

UNIVERSITÉ DE PARIS -- FACULTÉ DE DROIT

LA
RESPONSABILITÉ ENVERS LES TIERS
DANS
LA NAVIGATION AÉRIENNE

Dommages à la surface

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 15 Décembre 1934, à 14 heures

PAR

Lisa BRUNSCHWIK

JURY D'EXAMEN

Président : M. G. RIPERT, Professeur

Suffragants { MM. A. de LA PRADELLE, Professeur
M. PICARD, Professeur

PARIS
LES ÉDITIONS INTERNATIONALES
4 bis, Rue des Ecoles

1934

* Tous droits de traduction et de reproduction réservés



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LA
RESPONSABILITÉ ENVERS LES TIERS
DANS
LA NAVIGATION AÉRIENNE

Dommages à la surface

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue le 15 Décembre 1934, à 14 heures

PAR

Lisa BRUNSCHWIK

JURY D'EXAMEN

Président : M. G. RIPERT, Professeur

Suffragants { MM. A. de LA PRADELLE, Professeur
M. PICARD, Professeur

PARIS
LES ÉDITIONS INTERNATIONALES
4 bis, Rue des Ecoles

1934



INTRODUCTION

Triomphant des lois de la pesanteur, par leur intelligence et leur audace, les hommes ont conquis le domaine de l'air. Dans un envol prestigieux, des machines s'élèvent de terre, elles s'élèvent parfois jusqu'aux extrêmes limites de l'atmosphère. Et avec une rapidité sans cesse croissante grâce à la puissance de moteurs nouveaux, grâce à la conception de formes mieux appropriées à vaincre la résistance de l'air, elles parcourent en quelques heures des distances immenses. Au-dessus des terres et des mers, par delà les frontières, elles emportent le passager dans le monde étonnant des nuages.

Mais ce vol superbe, malgré tous les progrès de la technique, reste encore bien souvent incertain. La moindre hésitation du pilote, surtout au cours des délicates opérations de décollage et d'atterrissage, peut provoquer la chute de l'aéronef ; la panne de moteur survenant à basse altitude le précipite au sol ; plus haut, elle l'oblige à atterrir rapidement, au hasard, sans avoir la possibilité de choisir un terrain ; au cours du survol d'une région montagneuse, le condamne à se briser contre le roc, au cours du survol d'une agglomération à s'écraser sur les maisons ou dans la foule ; accident dont les conséquences sont encore aggravées si la rupture d'une canalisation ou l'inflammation de l'essence dans les carburateurs ou les pompes d'alimentation provoquent l'incendie de l'appar-

reil (1). La panne qui, pour l'automobiliste, n'est qu'un accident anodin, n'ayant d'autre conséquence que l'immobilité plus ou moins prolongée du véhicule, sera fatale à l'aviateur. Et qu'une aile, par suite d'un imperceptible défaut, se rompe sous le choc d'une rafale, que l'hélice se brise soudain, l'appareil, perdant son équilibre, tournoie et n'obéit plus qu'aux lois inéluctables de la pesanteur.

Enfin, brumes et brouillards peuvent l'égarer et l'entraîner souvent sur l'obstacle qu'il devait éviter.

Ainsi, puissant mais fragile, l'aéronef peut être ramené brutalement au sol. Aussi constitue-t-il une source de dommages très graves pour les habitants de la surface qu'il soumet au risque de ses défaillances. D'ailleurs, même dans un vol normal, par le vrombissement de ses moteurs, il est parfois une cause de trouble.

Sans doute, tous les accidents d'aviation ne causent-ils pas de dommages à la surface et ces dommages, lorsqu'ils se produisent, sont-ils d'importance très inégale. Ils sont assez fréquents mais se soldent généralement par des indemnités peu importantes. La liste commune des accidents causant des dommages à la surface consiste en effet en atterrissages forcés au milieu de terres ensemencées, de récoltes, de jardins. Mais il faut penser aux catastrophes exceptionnelles : la gravité de leurs conséquences compense malheureusement leur rareté : il suffit de rappeler l'accident survenu en France, le 18 Juin 1933, lors du meeting d'aviation d'Essey-les-Nancy : un avion militaire ayant heurté un hangar, tombe en flammes sur les spectateurs et fait quarante victimes ; aux Etats-Unis, en Mars 1933, un avion venant de Los-Angeles

(1) Prochasson, *Le risque de l'air*.

s'écrase sur une maison : le feu provoqué par l'explosion du réservoir s'est communiqué à trois immeubles et on compte 14 morts et un grand blessé (1). En Avril 1930, à Châteauroux, par suite d'une collision, deux avions tombent sur des maisons, tuant une personne, provoquant l'incendie d'un immeuble entier, endommageant partiellement les immeubles adjacents. Près de la même ville, en Juin 1931, un appareil faisant du rase-mottes heurte le capot d'une automobile : deux des occupants sont tués, un autre grièvement blessé. En Décembre 1932, à Antony, un avion militaire s'écrase sur une maison. En Novembre 1933, un avion commercial tombant sur la manufacture de tapis de Beauvais, cause d'importants dommages matériels. En mai 1934, un autre avion commercial tombe sur une maison près du terrain de Croydon.

Et indépendamment de la chute de l'avion, des objets peuvent en être jetés ou s'en détacher et blesser les habitants de la surface ; c'est ainsi, dernièrement, qu'à Rangoon, un coolie, alors qu'il travaillait dans un champ, était blessé mortellement par le plomb d'antenne d'un avion (2).

Les perfectionnements techniques et les interdictions législatives (3) s'attachent à diminuer ces risques ; ils subsistent cependant, et l'on peut se demander si le développement même de la navigation aérienne, en augmentant le nombre des appareils en circulation, n'accroîtra

(1) *Journal de Genève* du 26 Mars 1933.

(2) Il n'existe pas encore de statistique complète sur les accidents ayant entraîné des dommages à la surface, aussi ne pouvons-nous donner ici que des exemples.

(3) Tels les articles 21, 22, 23 de la loi française sur la navigation aérienne du 31 Mai 1924.

pas le risque de collisions et par conséquent le risque de dommages à la surface.

Toutes les fois où ces dommages se produisent, ils font naître une responsabilité envers les victimes ; ils donnent lieu à l'application d'une règle de droit qui détermine le principe et les conditions de l'obligation de réparer le préjudice ainsi causé.

C'est ce principe de la responsabilité envers les tiers à la surface et ses conditions d'application que nous nous sommes proposé d'étudier.

Il est déjà banal de souligner la particularité et l'autonomie que confère au droit aérien la nature même de l'élément qu'il régit. Jusqu'alors, le droit n'avait réglé que les rapports d'activités s'exerçant dans un même domaine ou dans des domaines juxtaposés : la terre et l'eau. L'air, cet « océan navigable et ininterrompu qui vient au seuil de chaque maison » domine et la terre et les eaux.

De ce caractère de superposition doivent naître et naissent des règles originales.

Quel doit être le principe de ces règles et en quoi consiste leur originalité par rapport au droit commun de la responsabilité ? C'est ce que nous rechercherons dans un chapitre préliminaire.

L'étude du droit positif nous retiendra ensuite.

La plupart des pays possèdent une loi sur la navigation aérienne, mais un certain nombre de ces lois ne contiennent aucune disposition relative à la responsabilité civile (1) ; c'est alors le droit commun de chacun de ces pays qui s'applique. Nous n'étudierons ici, dans une

(1) Telles les lois : argentine, belge, espagnole, estonienne, japonaise, lituanienne, néerlandaise, portugaise.

première partie, que les principes et les conditions de la responsabilité établis par les lois sur la navigation aérienne, regrettant, d'ailleurs, de ne pouvoir, dans une étude aussi rapide, consacrer à chacune des lois étrangères, surtout en ce qui concerne les conditions de la responsabilité, l'étude détaillée qu'elle nécessiterait ; nous avons dû faire porter notre effort, essentiellement sur la loi française, ne citant des législations étrangères que les règles les plus caractéristiques.

Mais cet examen permettra suffisamment de mesurer la diversité paradoxale des solutions données à ces problèmes essentiellement internationaux. L'avion, en quelques heures traverse plusieurs Etats, rejoint même d'autres continents ; et les frontières qu'il dépasse de si haut et si rapidement, ne peuvent sans lui nuire lui imposer la diversité des droits nationaux.

L'unification est ici, plus qu'en tout autre domaine, nécessaire.

La Convention de Varsovie, du 12 octobre 1929, a déjà, en partie, unifié les règles relatives au transport aérien international. La Convention de Rome, dans le même esprit, s'est efforcée d'unifier les règles relatives aux dommages causés par les aéronefs au tiers, à la surface.

L'étude de cette Convention fera l'objet d'une seconde partie.

Nous rechercherons enfin, en conclusion à cette étude, dans quelle mesure, l'unification des règles de droit aérien relatives à la responsabilité envers les tiers, à la surface, se trouve actuellement réalisée.

CHAPITRE PRELIMINAIRE

Le droit commun de la responsabilité et la navigation aérienne

Selon le mot célèbre de Mataja : « Aucune législation au monde, ne peut plus rien une fois qu'un dommage s'est produit et le droit est impuissant contre le fait accompli. Tout son pouvoir consiste, s'il y a lieu, à en déplacer la charge définitive au mieux de la justice et de l'utilité sociale » (1).

Le problème de la responsabilité consiste précisément à savoir qui doit définitivement supporter le dommage, l'auteur ou la victime : c'est un problème de répartition des risques.

L'article 1382 du Code civil qui fonde l'obligation de réparer sur l'idée de faute, aboutit en fait à faire supporter définitivement par la victime tous les dommages dûs à un cas de force majeure, à un cas fortuit, ou dont la cause est indéterminée. C'est la consécration de l'individualisme qui suppose, pour ne pas être injuste, l'égalité ; égalité forcément toujours plus ou moins théorique, plus apparente que réelle, mais au moins apparente à l'époque où cette règle fut érigée en loi.

Si l'inégalité économique a toujours existé, du moins fut-il un temps où l'égalité technique régnait, l'homme

(1) Mataja : Das Recht des Schadensersatzes, 19.

n'ayant encore à son service que des outils simples et soumis à son action directe. Quand un dommage était causé par l'usage d'une chose, il était relativement facile à la victime de prouver soit la volonté malicieuse de l'auteur du dommage, soit son imprudence ou sa négligence appréciées selon la conduite qu'on était en droit d'attendre du « *bonus pater familias* ». Et dans les cas où elle ne parvenait pas à faire cette preuve il n'était pas tellement injuste de la priver de réparation. Cette même règle pouvait jouer à son profit, si dans des circonstances analogues, elle se trouvait être à son tour, l'auteur d'un dommage.

De plus, pour les cas où il est difficile de prouver la faute de la personne responsable parce que le dommage n'est pas causé par son fait personnel direct, comme dans l'hypothèse de dommages causés par des mineurs ou des préposés, ou de dommages provenant d'un animal ou d'un bâtiment dont elle est propriétaire, le Code civil institue des présomptions de faute qui aboutissent à un renversement de la charge, de la preuve, au profit de la victime, « l'emploi des présomptions étant d'un usage courant dans le droit, comme moyen de suppléer à l'impuissance du juge à discerner la réalité des faits ». Présomptions plus ou moins rigoureuses, limitées à des cas très particuliers.

Le système était suffisant dans un monde où il y avait réciprocité dans la création des risques, égalité dans les dangers courus. L'équilibre dans l'exercice des droits justifiait l'adage : « *neminem laedit qui suo jure utitur* ».

Mais très vite le développement du machinisme vient détruire cet équilibre, les solutions traditionnelles et théo-

riquement équitables s'avèrent, en fait, injustes et impuissantes à le rétablir. C'est alors que le législateur lui-même intervient pour garantir dans des cas particuliers où la disproportion entre la situation de l'auteur du dommage et celle de la victime est flagrante, la réparation du dommage indépendamment de la faute commise (1). C'est alors que la doctrine et la jurisprudence conférant à l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 du Code civil une valeur juridique propre, en font naître peu à peu toute la théorie de la responsabilité du fait des choses inanimées, d'abord limitée au cas où la chose a d'elle-même causé le dommage, étendue ensuite aux cas où elle se trouve mue par la main de l'homme. Le « gardien » de la chose est présumé responsable ; la victime est déchargée de toute obligation de preuve ; c'est au « gardien » à s'exonérer en prouvant que le dommage est causé par la force majeure ou par le fait d'un tiers ou encore par la faute de la victime elle-même, et l'allégation de la « cause inconnue » ne l'exonère pas.

Ce système constitue le régime actuel du droit commun de la responsabilité délictuelle en droit français et dans la plupart des droits étrangers. Il est toujours théoriquement fondé sur le principe de l'imputabilité morale ; la sévérité des tribunaux dans l'appréciation de la force majeure laisse « au gardien » de la chose la charge de la majorité des risques, mais la victime supporte défi-

(1) Loi du 8 Juin 1895 sur la revision des procès criminels. Loi du 9 Avril 1898 sur les accidents du travail et toutes les lois qui l'ont complétée. Loi du 16 Avril 1914 sur la responsabilité des communes au cas de dommages causés par les attroupements. Loi du 17 Avril 1917 sur la réparation des dommages causés à des tiers par les établissements travaillant pour la défense nationale.

nitivement toutes les conséquences du dommage quand cette force majeure est prouvée.

Quelle garantie un tel système offre-t-il aux habitants de la surface victimes d'un accident causé par un aéro-nef ?

Bien plus encore que l'ouvrier vis-à-vis de la machine, le piéton vis-à-vis de l'automobile, ils sont exposés impuissants à ce danger nouveau. L'inégalité est flagrante entre l'auteur et la victime ; celui-là possède le droit de survoler les propriétés privées, et celle-ci est vouée, passive, impuissante, à subir toutes les conséquences de ce vol encore incertain.

Et comment apprécier la cause d'un accident survenu dans l'espace inaccessible ?

Lorsque l'avion s'est écrasé au sol il n'en reste plus qu'un amas informe ; l'allégation de la force majeure qui pour l'automobiliste sera difficile à soutenir, dans la grande majorité des cas, exonérera l'aviateur de toute responsabilité ; et bien plus étrangère encore à l'aéronef que le piéton ne l'est à l'automobile, puisque ce dernier a la possibilité de se mouvoir par rapport à ce véhicule et de l'éviter, la victime ne bénéficierait donc même pas en fait du jeu de la présomption de responsabilité.

Sans doute : « l'idée de faute permet d'obtenir réparation de l'aviateur qui se livre à des évolutions interdites, qui atterrit hors d'un aérodrome, qui jette un lest non réglementaire, qui commet en un mot des actes illicites ou imprudents. Mais resterait irresponsable celui qui ferait une chute fortuite ; celui qui serait contraint par force majeure de se délester » (1).

(1) G. Ripert : Rapport présenté à la Société d'Etudes législatives.

Situation dont l'injustice est encore aggravée du fait qu'il y aura rarement réciprocité possible dans le préjudice : actuellement l'aviation n'est encore que le privilège de quelques-uns et l'on ne peut pas dire que la victime d'aujourd'hui sera demain l'auteur d'un dommage. « Il n'y a pas de réciprocité éventuelle dans le préjudice, pas d'égalité dans les situations respectives » (1).

Aussi l'application du droit commun parut-elle insuffisante dans la plupart des pays dès qu'aux expériences, aux voyages isolés eut fait place l'exploitation commerciale, et l'organisation, sans cesse développée, de toute une flotte aérienne militaire. « Le développement rapide de toute source nouvelle de dommages provoque une réaction du besoin de sécurité » (2). Il fallait pour assurer cette sécurité supprimer la possibilité d'exonération par la force majeure, et indépendamment de toute appréciation subjective, déclarer responsable l'auteur du dommage parce qu'il avait causé un dommage.

C'est cette théorie du risque créé — encore appelée responsabilité objective (3) — qui est adoptée par la plupart des législations et par le droit conventionnel international. Toute appréciation de la conduite de l'aviateur

(1) Ripert, *op. cit.*

(2) Demogue, *Obligations*, T. III.

(3) Cette expression de « responsabilité objective » n'est pas absolument satisfaisante ; M. Ripert l'a critiquée « une responsabilité qui serait objective — écrit-il dans son livre *La règle morale dans les obligations civiles* — constituerait un retour à la règle barbare de la vengeance exercée sur l'instrument du dommage, et encore cette expression moderne conviendrait-elle bien mal à la rudesse de la règle ». Nous nous servirons cependant fréquemment de cette expression au cours de cette étude. Elle est plus brève que celle de responsabilité fondée sur le risque et se trouve couramment employée dans les conférences internationales.

devient inutile : il suffit pour déterminer la responsabilité d'établir un lien de causalité entre le dommage subi et l'usage de l'aéronef.

On reproche à cette théorie d'entraver l'activité la plus légitime, de créer pour les éléments les plus actifs de l'essor économique et social une insécurité qui les paralyse ; d'être immorale parce qu'elle présente les accidents comme des conséquences inéluctables de l'entreprise alors qu'il faut encourager les esprits à les éviter (1) ; d'être d'ailleurs en complète contradiction non seulement avec les termes mais avec l'esprit de notre droit qui fonde l'obligation de réparer sur une analyse très fine des mobiles psychologiques de l'auteur de l'acte ; de constituer par là même une régression juridique, un retour aux procédés d'une justice brutale et primitive qui frappe l'instrument du dommage, se bornant à constater un rapport de causalité immédiat et matériel. De cette notion grossière de la justice — dit-on — l'esprit s'est peu à peu élevé à une conception profonde et nuancée, plus humaine, plus équitable, dont le Code civil représente l'épanouissement ; n'est-il point paradoxal de voir renaître un procédé du droit primitif pour réaliser la justice au xx^e Siècle ?

Nous ne nous proposons pas de défendre ici d'une manière absolue la théorie du risque et nous ne nous associons pas, en ce qui concerne le droit français, à ceux qui ont voulu chercher un fondement à cette théorie dans les textes mêmes du Code. Ce sont là argumentations subtiles et vaines qui furent peut-être utiles au moment où il fallait à tout prix faire accepter le système nouveau

(1) Hauriou — d'après R. Demogue, *Obligations*, T. III, p. 461 et suivantes.

pour remédier aux injustices qui résultaient de l'application du principe traditionnel. Le fondement de la responsabilité du Code civil est incontestablement l'idée d'imputabilité morale ; la jurisprudence l'a ingénieusement adaptée aux nécessités nouvelles par le développement des présomptions de faute.

Mais quoique influencée par les idées nouvelles et tout en essayant de les réaliser en fait indirectement, la jurisprudence ne fait pas abstraction du fait personnel. Elle n'a pas cessé d'affirmer que la responsabilité est attachée à la garde de la chose et non à la chose elle-même. Elle se borne à présumer la faute en raison de l'obligation de garde (1). On ne peut donc prétendre que la théorie du risque, malgré son influence sur l'interprétation des textes, sa réalisation dans quelques lois particulières, se trouve consacrée en droit commun.

Mais l'opinion qui veut voir en cette théorie une régression juridique, qui la condamne par là même, se borne à l'apparence la plus superficielle. « N'est-il pas en effet banal de dire que l'évolution suit souvent la courbe d'une hélice, revenant vers son point de départ, mais de façon plus savante ? Quoi d'étonnant que le risque admis sous une forme brutale à une époque primitive, reprenne aujourd'hui faveur sous une forme plus raffinée ? » (2).

C'est qu'en effet, la théorie du risque apparaît à l'heure actuelle, précisément comme le moyen de remédier aux conséquences brutales du sort, déterminées par l'usage d'inventions nouvelles, emprises de l'homme sur la nature, conquêtes magnifiques mais souvent indociles, qui échappent à sa volonté de la manière la plus imprévue.

(1) Planiol, Ripert, Esmein, *Droit Civil*, tome 6, p. 853.

(2) Demogue, *Obligations*, tome 3.

Ceux qui possèdent ces machines sont en général les plus puissants, les plus riches. Ils tirent en tout cas profit de cet instrument dangereux ; leurs victimes en subissent les effets sans contrepartie de profit ou de jouissance au moins directs et se trouvent le plus souvent dans l'impossibilité de prouver la faute qui a causé le dommage, dans un domaine où un grand nombre d'accidents surviennent précisément sans faute, du seul fait d'influences encore mal connues ou que l'on ne peut maîtriser, de mécanismes encore imparfaits.

N'est-il pas équitable que ceux qui se servent pour leur profit ou leur plaisir de machines aussi dangereuses exposant les autres à des dommages inévitables soient obligés à les réparer, même quand ils sont involontaires, même lorsqu'ils ne sont pas dus à leur négligence, même lorsqu'ils sont causés par des forces inconnues ou qui échappent à la maîtrise de l'homme ?

On avait autrefois cette idée qu'était irréprochable : celui qui agissait honnêtement, correctement, en bon père de famille. Nous sommes aujourd'hui plus difficiles. Il nous apparaît que, dans la vie sociale actuelle où règnent l'inégalité de puissance et la lutte des intérêts, il est du devoir de chacun de nous de considérer tous les dommages qu'il peut causer et d'apprécier s'il n'en doit pas, en justice, réparation, puisqu'il a créé des risques pour les autres, en retirant pour lui-même profits ou plaisirs » (1).

Sans doute y a-t-il quelque injustice à édicter à l'encontre de l'auteur de l'acte une responsabilité sans faute.

(1) Ripert, *La règle morale dans les obligations civiles*, page 228.

Mais n'est-il pas plus injuste de faire supporter les conséquences de cet acte à la victime qui n'y a pas participé ? L'auteur « n'a peut-être servi que de prétexte à la fatalité »... mais c'est lui qui a fourni le prétexte et la victime n'a fait que le subir. « Et puis, si l'acte avait donné de bons résultats, qui en aurait profité ? Son auteur. Et celui-ci n'aurait pas cherché si une part de ces profits revenait à la Providence. Il les aurait tous pris pour lui et à juste titre. Si le même acte produit un dommage et un bénéfice, l'auteur a-t-il jamais eu l'idée de faire participer la victime à ses bénéfices, et pourtant il trouve naturel de lui faire supporter le dommage... » (1).

Sans doute aussi la théorie du risque, indépendamment de ses rapports avec la notion de justice, peut-elle être considérée comme décourageante pour l'activité et par là comme un poids mort qui alourdit toute l'économie d'une société. Mais cette conséquence est écartée par l'assurance, la prime exigée en effet est généralement faible par rapport au risque évité et n'écrase pas le capital...

Reste le grief d'immoralité : les accidents apparaissent comme une conséquence inévitable et presque normale de l'entreprise ; la compagnie d'assurance est là pour payer le montant du dommage, l'entreprise ne subissant aucune perte s'en désintéresse et ne cherche pas à l'éviter.

Cette critique s'adresse en réalité moins aux conséquences pratiques de la théorie du risque qu'à celles de l'assurance en général : car, sans l'assurance, la théorie

(1) Teisseire, *Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité*, th., Aix, 1920.

du risque accroîtrait au contraire l'insécurité des chefs d'entreprises ; et les conséquences psychologiques de l'assurance sont les mêmes, qu'elle couvre une responsabilité subjective ou objective, puisque depuis la loi du 13 Juillet 1930 l'assurance de la faute lourde est permise (1) ; on peut craindre d'ailleurs qu'il ne soit assez facile de dissimuler la faute intentionnelle sous la dénomination de faute lourde. Le développement de la responsabilité pénale deviendrait alors le seul moyen de maintenir l'esprit de vigilance et le souci de ne pas nuire à autrui, dans tous les cas où l'accident préjudiciable aux tiers n'est pas en même temps néfaste à l'auteur même du dommage. Mais dans le domaine de l'aviation, la majorité des dommages aux tiers provenant de chutes ou d'atterrissages forcés de l'aéronef aussi funestes à l'aviateur qu'aux tiers, le danger disparaît.

Enfin et surtout, l'application de la théorie du risque devient un instrument perfectionné de technique juridique, lorsque cessant de poursuivre la réparation intégrale du préjudice qui correspond à une notion très individualiste du droit, on admet une réparation limitée ; l'étendue du droit à réparation vient alors corriger la rigueur du fondement même de ce droit. En effet, l'idée de réparation intégrale est la conséquence naturelle de l'idée d'imputabilité morale : on a, par sa faute, causé un dommage que l'on aurait pu éviter par une plus grande prudence, une plus grande attention, le choix d'un personnel irréprochable, l'emploi d'un matériel minutieusement contrôlé, il est juste que l'on répare inté-

(1) Au moins en ce qui concerne les assurances terrestres. Les assurances fluviales et maritimes échappent à la loi du 13 Juillet 1930.

géralement les conséquences de cette faute. Là en effet, « l'adaptation de la volonté au dommage est parfaite » (1) et il existe un lien très spécial et très direct entre l'acte dommageable et le dommage lui-même.

Il n'en est plus de même, lorsque cessant de rechercher la faute, on se contente de constater le fait, c'est-à-dire plus précisément, le lien de causalité entre l'instrument du dommage et le préjudice, indépendamment des causes qui ont déterminé l'accident. Cette grande sévérité dans la détermination de la responsabilité qui assure aux tiers lésés sinon la réparation elle-même, du moins dans tous les cas, le droit à réparation, qui crée ainsi pour tous les tiers, par rapport à celui qui agit, une garantie de sécurité, deviendrait une cause d'insécurité grave pour ce dernier.

Puisqu'il ne peut, par ses propres moyens, éviter le danger qu'il fait courir aux autres, il faut au moins qu'il puisse évaluer le quantum de son insécurité, de façon à pouvoir s'assurer, sans quoi le souci de protéger les tiers détruirait ce minimum de sécurité dont chacun a besoin pour agir. L'assurance, d'ailleurs, qui rend à l'activité la liberté nécessaire à son exercice, pèse aussi lourdement sur elle lorsque le risque à assurer est encore nouveau et qu'il se présente dans des conditions incertaines qui obligent au paiement de primes importantes.

C'est ce souci d'atténuer le risque de la réparation et ainsi de rendre au possesseur de l'instrument éventuel du dommage une certaine sécurité ou du moins une certitude dans l'insécurité qui a fait admettre la limitation de la responsabilité.

(1) Teisseire, *op. cit.*

D'ailleurs, ce principe de la limitation de la responsabilité n'est même pas nécessairement corrélatif de l'application de la théorie du risque : la loi allemande du 3 Mai 1909 sur les accidents causés par les automobiles, ainsi que la loi Finlandaise du 28 Avril 1925 l'adoptent, bien qu'elles fondent le droit à réparation non pas même sur le risque, mais sur une présomption de responsabilité qui ne peut être détruite que par la preuve de la force majeure.

Cette limitation de la responsabilité, à condition qu'elle soit fixée à un chiffre assez élevé pour ne pas exposer la victime, dans la majorité des cas, à un recours dérisoire, permet de rétablir l'équilibre entre l'activité et la sécurité ; mais elle correspond déjà à un stade plus avancé du développement de cette activité, à une accoutumance du public à ce risque nouveau, à une « normalisation » du danger.

Ces principes du risque et de la limitation qui paraissent répondre aux exigences actuelles de la protection des tiers et du développement de la navigation aérienne ne sont pas actuellement adoptés par toutes les lois aériennes nationales. En examinant les principes des diverses législations nous verrons que le souci de satisfaire à l'une ou l'autre de ces exigences est différent selon les pays, et l'étude de l'élaboration de la convention de Rome nous montrera comment le jeune droit international qui applique ce principe, a dû cependant transiger avec les doctrines traditionnelles.

PREMIÈRE PARTIE

Les Lois Aériennes Nationales

CHAPITRE PREMIER

Les Principes

Pour la commodité de l'exposé, les lois aériennes nationales seront divisées en trois groupes selon qu'elles fondent la responsabilité :

Sur le risque créé ;

Sur la présomption de faute ;

Sur la faute.

Mais cette division tripartite n'est point absolue : c'est avec des modalités particulières que chacun de ces systèmes de responsabilité se trouve appliqué et il arrive que dans une même législation les principes diffèrent selon la nature du dommage causé ou le lieu de l'accident.

SECTION I

Les lois qui fondent la responsabilité sur le principe du risque

FRANCE

En France, le droit public et privé de la navigation aérienne est régi par la loi du 31 Mai 1924. C'est cette loi qui a créé un droit propre à la navigation aérienne, là où il n'y avait que règlements administratifs, ou application du droit commun.

La Convention internationale du 13 Octobre 1919, dont une loi du 29 Janvier 1921 avait autorisé la ratification, avait posé les principes du droit public aérien. Il devenait illogique de ne point posséder de loi interne.

Un projet de loi fut déposé le 26 Mars 1920 sur le bureau de la Chambre. Après quelques modifications, il était voté, sur le rapport de M. L. Bazire, sans discussion par la Chambre, le 29 Juin 1921.

Mais d'après les termes mêmes du rapporteur : « La caractéristique originale de ce projet de loi résidait surtout dans un ensemble de pénalités qui prévoyaient une répression rapide des manquements à la loi... » en dehors de ces dispositions répressives, les règles de responsabilité étaient établies d'une manière trop concise et brutale pour s'adapter aux besoins pratiques; c'est ainsi que l'article 6 décidait « l'exploitant d'un aéronef en évolution est responsable de plein droit et sauf le cas de faute de la victime, des dommages causés aux personnes et aux biens », soumettant au même régime la responsabilité envers les voyageurs et la responsabilité envers les tiers.

C'était un projet « incomplet et touffu » riche en dispositions pénales, il paraissait « menacer plus qu'encourager »... Il avait « conservé l'allure générale du règlement de police » (1).

Le projet voté par la Chambre, avait été déposé à la séance du 25 Octobre 1921 sur le bureau du Sénat, qui l'avait renvoyé à la Commission des Chemins de fer, des Transports et de l'Outillage National. Entre temps,

(1) Projet de loi sur la navigation aérienne. Rapport présenté à la Société d'Etudes législatives par M. Ripert.

le Gouvernement avait saisi de la question la Société d'Etudes Législatives qui élaborait un texte nouveau.

La Commission de législation civile et criminelle chargée de l'étude de ce projet, adopta avec de légères retouches le texte élaboré par la Société d'Etudes législatives et c'est ce projet qui fut adopté sur le rapport de M. le Sénateur Vallier, dans la séance du 27 Novembre 1923.

La Chambre le votait à son tour après rapport de M. le Député Flandin, le 10 Avril suivant. Et la nouvelle loi était promulguée le 31 Mai 1924. « Véritable charte de la navigation aérienne en France, au point de vue de ses obligations et de ses responsabilités » (1), de ses droits aussi, elle constitue un Code de l'air très complet.

Nous n'envisageons ici que celles de ses dispositions qui sont relatives à la responsabilité envers les tiers.

Quoique l'objet de notre étude soit la seule responsabilité envers les tiers à la surface, il nous semble indispensable avant de l'entreprendre, d'indiquer brièvement le principe admis par le législateur dans le cas d'abordage entre aéronefs : ce principe concerne tout dommage causé par un navigateur aérien à un autre navigateur aérien, sans qu'il y ait forcément collision : un dommage peut être causé par une pièce se détachant d'un aéronef et tombant sur un autre aéronef volant au-dessous de lui... Dans ce cas, le législateur n'a pas cru devoir établir des règles particulières au droit aérien : aux termes de l'article 52 « au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la respon-

(1) Rapport de M. Flandin à la Chambre, séance du 25 Janvier 1924. Doc. parlementaires, annexe N° 7040.

sabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code civil ».

Comme en droit maritime, on est amené à distinguer trois sortes d'abordages : l'abordage fortuit, l'abordage fautif, l'abordage par faute commune.

Si l'abordage est fortuit selon l'article 407 du Code de Commerce, identique en cela à l'article 1382, c. civ. « s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés ».

Selon le même principe, si l'abordage est fautif la réparation est à la charge de l'auteur de la faute.

Enfin, au cas de faute commune, comme en droit maritime, « la responsabilité est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ».

Tel est brièvement développé le principe d'après lequel se règlent les dommages au cas d'abordage entre deux aéronefs en vol ; principe de la faute délictuelle de l'article 1382, principe qui s'applique au droit maritime avec des différences que nous ne signalons pas ici, car cela nous entraînerait hors de l'objet propre de notre étude.

★★

Ce qui caractérise ce genre de dommages, c'est que l'auteur et la victime se trouvent, quant au risque couru, dans une situation égale. Ils se sont tous deux volontairement exposés à un même risque et chacun d'eux peut éventuellement être auteur ou victime. Il n'y avait pas de raison pour que le législateur s'inquiât de les protéger l'un par rapport à l'autre par

des règles particulières ; l'article 1382 permettait ici une solution équitable des litiges.

Mais il n'était pas possible de régler de la même manière la réparation des dommages causés par la navigation aérienne aux personnes et aux biens situés à la surface. Nous avons examiné longuement les raisons et les conséquences de ce fait dans le chapitre précédent. Aussi la loi du 31 Mai 1924 a-t-elle établi à cet égard une responsabilité spéciale. Mais avant d'en exposer le principe, il nous paraît intéressant d'examiner sur ce point l'évolution de la jurisprudence antérieure à cette loi, ce qui nous permettra de mieux saisir, par des exemples pratiques, la nécessité de l'intervention législative et les progrès qu'elle a réalisés.

Le tribunal correctionnel d'Épernay, le 14 Décembre 1911 (1), statuait sur l'espèce suivante : une panne avait obligé un avion à se poser dans la campagne, sur un champ, dont l'avoine venait d'être fauchée. Au moment où il reprenait son vol, un attelage arriva à 400 mètres environ pour charger les gerbes. Le ronflement du moteur effraya le cheval au point qu'il culbuta son conducteur qui eut la jambe brisée. Le Tribunal débouta ce dernier de sa demande : « attendu que le pilote, bien
« qu'habile et expérimenté était à la merci d'un remou
« de l'air et qu'il a pu être entraîné dans une direction
« qu'il n'avait pas choisie ; que dans l'état actuel de
« l'aviation, il est bien difficile de déterminer s'il y a
« eu faute ou cas de force majeure, la science n'ayant
« pas encore créé des appareils capables de maîtriser

(1) R. J. I. L. A., 1912, p. 243.

« les forces de l'atmosphère, le doute doit bénéficier au « prévenu ». — Cette dernière phrase consacrait le principe d'attribution du risque à la victime désignée par la mauvaise fortune. De même le Tribunal civil de la Seine, le 17 Juin 1910 (1), renvoyait des fins de leurs poursuites les victimes d'un accident survenu lors d'un meeting d'aviation : un monoplan s'étant abattu sur les tribunes. Le pilote et l'organisateur du meeting lui parurent aussi innocents l'un que l'autre : le premier, attendu notamment que « les terribles catastrophes survenues depuis « moins d'un an aux aviateurs les plus expérimentés « montrent que la science de l'aviation est encore à ses « débuts et que les pilotes sont souvent aux prises avec « des forces qu'ils sont loin d'être parvenus à disci- « pliner, que si l'on peut estimer que les aviateurs ma- « niant des *appareils très dangereux pour la sécurité* « *publique devraient subir tous les risques d'accidents* « *causés par eux, c'est au législateur seul qu'il appar- « tient d'en décider ainsi* ».

Le 2^e Attendu... « qu'il est impossible de dire qu'il y « a eu défaut de précautions pour cette raison qu'on ne « peut déterminer d'une façon décisive les précautions « nécessaires qui auraient dû être prises... » Ce dernier jugement est particulièrement intéressant puisqu'il prévoit déjà le droit de l'avenir.

A la même époque, un jugement du Tribunal correctionnel de Limoges (18 Janvier 1911. D. V. 27 1912) faisait également allusion à l'idée du risque créé, signalant que « le caractère particulièrement dangereux de

(1) R. J. I. L. A. 1910, p. 184.

l'appareil » contribuait à aggraver la responsabilité de l'aviateur.

La simple application de l'article 1382, d'ailleurs, permettait d'obtenir réparation du préjudice causé, toutes les fois où la faute pouvait être prouvée. Par exemple quand le survol des propriétés à basse altitude excédait la mesure des obligations de voisinage (1). L'article 1382 permettait également d'obtenir réparation du dommage causé au cours d'un atterrissage à la personne qui sur la demande de l'aéronaute, était accourue pour lui porter aide ou secours, alors qu'il « ne justifiait pas avoir donné à celui auquel il avait fait appel des instructions quelconques dont il n'aurait pas tenu compte et établissant qu'il aurait été dans ces conditions victime de sa propre imprudence » (2). Mais en dehors de ces cas très particuliers et relativement rares où la faute pouvait être prouvée, la victime n'avait aucun moyen d'obtenir réparation.

Cependant parallèlement à cette jurisprudence timide, quelques décisions plus audacieuses étaient prises qui appliquaient l'aliéna 1^{er} de l'article 1384 : l'aviateur était présumé en faute et condamné à réparer le dommage, à moins qu'il ne parvînt à prouver que ce dommage avait été provoqué par une cause étrangère qu'il n'avait pu éviter : force majeure, fait d'un tiers, faute de la victime. Le 24 Janvier 1906, le Tribunal civil de la Seine statua sur l'espèce suivante : un ballon passait au-dessus de Paris. Par suite d'une avarie, l'aéronaute s'appêtait à descendre sur les pelouses du bois de Vincennes. Il se

(1) Trib. civ. de la Seine, 10 Juin 1914. D. 1914-2-193.

(2) Affaire *Daumard c. Moret*, Trib. civ. de la Seine, 10 Février 1906. R. J. I. L. A. 1910, p. 19.

trouvait à une faible hauteur au-dessus des toits et laissait pendre le guide-rope. Des passants le croyant en danger saisissent le guide-rope, forçant l'aéronaute à descendre en pleine ville, dans une rue étroite, malgré ses avertissements. L'aérostat s'accroche aux fenêtres, les habitants cherchent à l'écarter avec divers instruments et déchirent l'enveloppe. Le gaz s'échappe et provoque une explosion. Mais l'aéronaute avait lui-même, préalablement, ouvert le clapet pour faire échapper le gaz.

Le Tribunal de la Seine déclara l'aéronaute responsable en vertu de l'aliéna 1^{er} de l'article 1384. Sa responsabilité toutefois fut atténuée du fait que les passants l'avaient contraint à descendre et cela malgré ses avertissements. C'était un jugement important à une époque où la responsabilité du fait des choses inanimées fondée sur l'article 1384, alinéa 1^{er}, n'était encore qu'à sa naissance.

Les auteurs y virent immédiatement l'amorce d'une responsabilité fondée sur le risque.

Mais ce n'était encore là qu'un premier pas, la jurisprudence n'appliquant alors l'article 1384, alinéa 1^{er}, qu'à l'occasion des dommages causés par le fait même des choses inanimées, non par les choses dirigées par la main de l'homme. Il faut bien remarquer que dans l'espèce que nous venons de rapporter, l'explosion s'était produite alors que l'atterrissage avait déjà été effectué, « le pilote n'avait pu qu'y assister en témoin passif ».

Plus audacieusement, le Tribunal de Cambrin, dans un jugement du 6 Juillet 1912 (1) étendait la présomption

(1) D. 1913-2-117.

de l'article 1384 à l'aviateur atterrissant dans une propriété privée : « celui qui se sert d'une chose est responsable du dommage causé par cette chose, sans qu'il soit besoin de prouver à sa charge l'existence d'une faute. Et cette responsabilité ne peut être écartée par lui, qu'autant qu'il prouve que le dommage est dû à un cas fortuit ou de force majeure ou encore à une faute de la victime.

« Le cas fortuit ne saurait résulter d'un vice ou défaut de la chose, même occulte et impossible à prévoir.

« Le vice de construction ou défaut de l'appareil étant un risque inhérent à la possession de l'aéroplane, son propriétaire ne saurait être admis à se décharger ainsi de cette responsabilité, alors même qu'il aurait pris les précautions les plus minutieuses.

« Quant à la force majeure susceptible d'exonérer de cette responsabilité, elle ne pourrait s'entendre que d'une action soudaine et imprévue des forces de la nature comme la foudre ou une tempête soudaine mettant l'appareil hors d'usage et d'état de se conduire ».

Ce jugement contient en substance l'exposé même de la théorie fondée sur l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 tel qu'il s'applique actuellement à toute chose dirigée ou mue par la main de l'homme, notamment aux automobiles. La définition même de la force majeure que donnait le Tribunal de Cambrin faisait ressortir l'insuffisance d'un tel système de responsabilité pour la réparation des dommages causés par la navigation aérienne.

Aussi la loi du 31 Mai 1924 a-t-elle institué en ce domaine la responsabilité fondée sur le risque dont seule la faute de la victime permet l'exonération ou l'atténuation.

C'est ce qu'exprime l'article 53 :

« *L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime* ».

Responsabilité extrêmement rigoureuse puisqu'elle est en même temps illimitée.

Tout en conservant ce principe de la réparation intégrale, tout en fondant la responsabilité sur le risque créé, n'aurait-il pas été possible d'atténuer la charge qui pèse ainsi lourdement sur les exploitants d'aéronefs ?

« On peut très bien concevoir que tous les risques ne soient pas assumés par celui qui assure l'exploitation et qu'il y ait des distinctions à faire selon la nature des dommages » (1). S'il est indispensable d'exiger que les risques atmosphériques soient supportés par l'exploitant, s'il est encore équitable, au cas de dommage consécutif à un abordage, de le rendre responsable des conséquences de la faute de l'aéronef abordeur, car dans cette hypothèse il conserve un recours contre l'exploitant fautif, et il est plus normal que ce soit lui et non la victime qui coure le risque de l'insolvabilité de ce dernier, il devient beaucoup plus difficile d'admettre qu'il soit encore de plein droit responsable, quand le dommage a été causé sur un ordre de l'autorité publique. Supposons que l'autorité publique donne à un aviateur l'ordre d'atterrir sur le champ, dans telles conditions. Au cours de cet atterrissage forcé, l'aéronef cause un dommage. Est-il

(1) G. Ripert, *La force majeure dans les transports aériens*. R. J. I. L. A., Janvier-Février-Mars 1928.

équitable, est-il même logique de déclarer dans ce cas l'exploitant responsable, même si on ne peut relever aucune faute du pilote ? Le pilote « n'avait pas l'initiative de son acte, il n'était qu'un instrument entre les mains de l'autorité qui donnait l'ordre ». Cet ordre est un événement bien plus extérieur à la navigation aérienne que toute autre forme de la force majeure ; l'exploitant peut et doit prévoir tous les risques atmosphériques, ils sont inhérents à l'exercice normal de la navigation aérienne ; le fait du prince est une intervention absolument imprévisible ; l'exploitant ne devrait pas être considéré comme en ayant accepté les risques.

Mais la responsabilité très rigoureuse instituée par la loi du 31 Mai 1924 n'a pas été considérée par ceux-là mêmes qui l'ont élaborée comme une règle définitive.

Et M. Ripert, dans son rapport sur le projet de loi envisageait le moment où le risque nouveau « étant entré dans les habitudes de l'humanité, la responsabilité de ceux qui le créent sera limitée ou allégée ».

ALLEMAGNE

La loi allemande sur la navigation aérienne du 1^{er} Août 1922 (1), ne distingue pas entre les dommages causés aux voyageurs et les dommages causés aux tiers. Cependant par leur nature même, les deux responsabilités obéissent en fait à des régimes différents. La rigueur des principes se trouve, dans le domaine contractuel, contrebalancée par le jeu des clauses d'irresponsabilité que la responsabilité délictuelle ne saurait connaître.

(1) R. J. I. L. A., Février 1923.

La loi aérienne allemande admet deux systèmes de responsabilité : tout d'abord elle établit le principe de la responsabilité objective et limitée, principe applicable sous certaines conditions ; puis elle prévoit pour tous les autres cas l'application du droit commun.

L'article 29 pose le principe de la responsabilité objective, qui fonde sur l'*exploitation* (1) l'obligation à réparation, et ne connaît d'autre cause d'exonération ou d'atténuation de cette obligation que la faute de la victime.

Mais le législateur allemand a tempéré par des conditions étroites la rigueur de ce principe. Le dommage doit avoir été causé par « un accident survenu à l'occasion de l'exploitation d'un aéronef... » Par conséquent le dommage consistant dans la gêne causée par le survol ne donne pas lieu à l'application de la responsabilité objective, car il n'y a point là accident, c'est-à-dire événement fortuit.

De plus, l'exploitation doit être la cause directe du dommage. Condition qui se trouve appréciée « par la doctrine allemande, d'après la théorie de la causalité adéquate » (2).

C'est le « détenteur » de l'aéronef qui est responsable aux termes de l'article 19. La jurisprudence constante du Reichsgericht en a donné la définition suivante : « Le détenteur est celui qui use de l'aéronef pour son propre

(1) Le terme « exploitation » qui dans la traduction française de la loi allemande figurant dans la R. J. I. L. A. correspond au mot *Betriebe*, semble bien être l'équivalent du terme « évolutions » de l'aéronef, figurant dans la loi française. Ce terme sera analysé ci-dessous, p. 122 et suiv.

2) Schleicher, *Luftverkehrsgesetz*. Berlin, 1933, p. 99.

compte au moment de l'accident, et qui en a la disposition ».

Au cas où l'une de ces conditions fait défaut, rendant inapplicable le principe de la responsabilité objective, la victime a encore la possibilité d'intenter contre l'auteur du dommage une action fondée sur le droit commun.

L'article 28 déclare en effet : « Il n'est rien changé aux dispositions des lois d'Empire, d'après lesquelles le détenteur ou celui qui se sert de l'aéronef, le conducteur ou un autre, sont responsables, dans des proportions plus larges, du dommage causé par l'exploitation de l'aéronef ». Ainsi quand le dommage n'est pas causé par un accident, mais provient du survol continu d'une propriété par les avions, ou quand l'avion au moment de l'accident n'est pas en exploitation ; quand la victime veut assigner le pilote ou toute autre personne autre que le détenteur de l'aéronef ; enfin que le montant du dommage dépasse la limite prévue à l'article 23 de la loi aérienne, la victime a la possibilité d'obtenir réparation du préjudice qu'elle subit par suite de la navigation aérienne, mais à condition de faire la preuve de la faute du défendeur. Elle obtient alors un dédommagement complet.

L'action fondée sur l'article 14 n'aboutit qu'à une réparation partielle ; la rigueur du principe de la responsabilité objective étant dans la loi allemande compensée par la limitation de la responsabilité (1).

Mais le paiement de l'indemnité est garanti à la victime par l'institution de sûretés que la loi exige du dé-

(1) Voir *infra*, p. 179, note 1.

tenteur de l'aéronef : l'autorisation d'exploiter l'aéronef est subordonnée à la preuve que le détenteur a contracté une assurance de responsabilité ou bien qu'il a fourni sûreté par le dépôt d'argent ou de valeurs (article 29).

ETATS-UNIS

Aux Etats-Unis, la responsabilité envers les tiers se trouve soumise à trois régimes différents selon les Etats survolés.

En effet, les ordonnances du Secrétaire du Commerce « Air regulations » qui réglementent la navigation aérienne sur l'ensemble du territoire ne contiennent que des dispositions réglementaires relatives au survol, etc... « Mais le problème de la responsabilité n'y est même pas effleuré. Ceci s'explique par le principe sur lequel est basée la délimitation des pouvoirs fédéraux d'avec ceux des Etats particuliers. Effectivement chaque Etat réglemente tous les problèmes sur son territoire et le Gouvernement fédéral n'a aucune ingérence, sauf les cas où il aurait à craindre des difficultés pour le commerce entre les Etats. Or le problème de la responsabilité envers les tiers n'a aucune relation avec le commerce entre Etats » (1).

A défaut du Gouvernement Fédéral, le Comité de Droit aérien de l'« American Bar Association » élaboré un texte appelé « Uniform State Law of Aeronautics » dont la Section 5 est consacrée à la responsabilité pour les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la sur-

(1) Kaftal, *Responsabilité pour dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface*. (Extrait de la Revue trimestrielle de Droit civil, N° 3, 1933), p. 18.

face. Actuellement 17 Etats et territoires appliquent le principe de responsabilité établi par l'Uniform State Law of Aeronautics. Quatre Etats ont promulgué des lois spéciales et différentes ; le reste des Etats applique le droit commun aux dommages causés par des aéronefs.

La Section 5 de l'Uniform State Law of Aéronautics fonde sur le principe de la responsabilité objective l'obligation de réparer les dommages causés à la surface. La seule excuse admise est la faute de la victime qui selon l'appréciation des juges exonère de toute responsabilité ou diminue seulement le montant des dommages-intérêts.

Mais cette responsabilité rigoureuse rencontra de fortes objections ; on se demanda si les dispositions de la Section 5 de l'Uniform State Law of Aéronautics n'étaient pas incompatibles avec le 14^e amendement de la Constitution des Etats-Unis qui décide : « Aucun Etat ne pourra priver aucune personne de vie, liberté ou propriété sans procès judiciaire, ni refuser à toutes personnes placées sous sa juridiction une protection égale des lois ». Or la Section 5, par le régime d'exception auquel elle soumet le propriétaire de l'aéronef vis-à-vis des tiers à la surface, le prive du droit de se défendre. « Aussi quatre Etats parmi ceux qui ont adopté l'Uniform state law ont omis la section 5. Les Etats de Montana et de Missouri appliquent à la responsabilité le droit commun, tandis que les Etats de Pensylvanie et d'Arizona ont promulgué des lois spéciales sur la matière. Enfin, l'Etat d'Idaho a abrogé en 1931 la Section 5 et adopté une loi identique à celle de l'Etat de Pensylvanie ».

La législation des Etats de Pensylvanie et d'Idaho établit le régime de la présomption de faute à l'encontre du

propriétaire de l'aéronef ; présomption qui n'a d'ailleurs rien d'absolu puisqu'elle peut être combattue non seulement par la preuve de la force majeure, par la preuve de la faute de la victime, mais encore par la preuve que toutes les précautions nécessaires avaient été prises afin d'éviter le dommage.

Dans les Etats d'Arizona et de Connecticut la responsabilité est fondée sur la négligence. (C'est le pilote qui est en premier lieu responsable : le propriétaire n'est responsable qu'à titre de commettant).

Dans les autres Etats, le droit commun s'applique : la preuve d'une faute est donc en principe nécessaire pour obtenir réparation du dommage.

Mais l'application rigoureuse de ce principe rendrait dans la presque totalité des cas toute réparation impossible. Aussi applique-t-on ici la théorie dite « *res ipsa loquitur* » qui sous certaines conditions admet le renversement de la charge de la preuve en faveur de la victime. Cette théorie établit à l'encontre de l'auteur du dommage : 1° la présomption d'une faute ; 2° la présomption d'un lien de causalité entre cette faute et le dommage. Deux conditions sont nécessaires pour que cette double présomption joue ; il faut : 1° que l'aéronef cause du dommage ait été sous le contrôle exclusif du défendeur ou de son préposé ; 2° que le fait dommageable soit de telle nature qu'il s'explique au premier examen par la négligence du défendeur (1).

Le défendeur peut se décharger de ces présomptions en prouvant soit que ni lui-même ni ses préposés n'ont

(1) cf H. Osterhout « The doctrine of *res ipsa loquitur* as applied to aviation ». A. L. R. t. II.

commis de faute ; soit que la faute n'est pas cause du dommage (1).

Cette théorie laisse donc les dommages consécutifs à un cas de force majeure à la charge de la victime.

Il semble donc qu'il y ait aux Etats-Unis un mouvement en faveur d'une moindre sévérité à l'égard de la navigation aérienne.

GRANDE-BRETAGNE

L'Air Navigation Act de 1920 dans son article 9, réglemente la responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface (2).

Les dispositions de la loi anglaise relatives à notre matière n'émettent pas dans une formule simple et directe le principe de responsabilité qu'elles établissent ; elles procèdent d'une manière très analytique par l'énumération des différentes sortes de dommages qui peuvent être causés aux tiers et il semblerait que le législateur britannique ait voulu légitimer par une sorte de fiction le système original, dérogatoire au droit commun, qu'il énonce. Après avoir envisagé les conditions dans lesquelles le survol des propriétés peut donner lieu à réparation (3), il s'exprime ainsi : « Là où il y aura
« dégât matériel ou perte, causés par un aéronef en vol,
« au décollage ou à l'atterrissage, ou par un occupant

(1) Pour le développement de cette théorie, cf. Osterhout, *op. cit.*

(2) Dès sa promulgation cette loi a été applicable à l'Angleterre, au Pays de Galles, à l'Ecosse et à l'Irlande du Nord. Par ordre du Roi, rendu en Conseil, son application a été étendue en 1922 aux Colonies, en 1927 aux territoires sous mandat et finalement a été adoptée par l'Etat libre d'Irlande.

(3) Pour l'étude de cette question, voir *infra*, p. 120.

« d'un tel aéronef, ou par un objet tombant de cet aéro-
« nef, à toute personne ou à toute propriété sur terre et
« sur l'eau, il pourra être exigé du propriétaire de l'aé-
« ronef des dommages-intérêts, pour les dégâts ou per-
« tes correspondants ; sans qu'il soit besoin pour cela de
« preuve de négligence, d'intention ou autre raison dé-
« terminante chez lui, tout comme si ces dégâts ou per-
« tes avaient été réellement causés de propos délibéré,
« par négligence ou défaut, sauf au cas où ils seraient
« dûs, en totalité ou en partie, à la négligence de la per-
« sonne qui en aura souffert. »

Cette rédaction très particulière a suscité chez les commentateurs des opinions fort diverses : les uns ne semblent voir dans la loi anglaise que le principe d'une présomption de faute à la charge du propriétaire de l'aéronef (1) ; d'autres, la combinaison du principe du risque créé avec la théorie de la *res ipsa loquitur*, qui sous certaines conditions autorise au profit du plaignant le renversement de la charge de la preuve (2) ; enfin certains auteurs considèrent que la loi anglaise est fondée sur le principe de la responsabilité absolue (3).

Cette dernière opinion paraît la mieux fondée. En effet, si l'établissement de la fiction de dommages causés « de propos délibéré, par négligence ou par défaut » pourrait au premier abord faire croire que la responsabilité est fondée sur le principe de la présomption de faute, le fait que seule la faute de la victime est admise

(1) Kaftal, *op. cité*, p. 30 et suivantes. Wingfield et Sparkes, *The law in relation to aircraft*, p. 14. Holdsworth : *The law of Transport*, p. 147, cités par Kaftal.

(2) G. D. Nokes et H. P. Bridges, *The law of aviation*, 1930, p. 109.

(3) A. D. Mac Nair, *The law of the Air*, London, 1932, p. 68.

comme cause d'exonération de la responsabilité, détruit le bien-fondé d'une telle opinion. Tout système de responsabilité reposant sur la faute, nous l'avons vu, qu'il s'agisse de la responsabilité aquilienne ou d'une présomption de faute, réserve à l'auteur du dommage, la possibilité de s'exonérer ou d'atténuer sa responsabilité par la preuve de la force majeure ou de la faute de la victime. Le système qui rend le propriétaire de la chose dommageable responsable au cas de force majeure comme s'il avait commis une faute, se détache par là même du principe traditionnel qui fait dépendre l'obligation de réparer de la culpabilité du propriétaire de la chose.

L'opinion qui voit dans la loi anglaise une combinaison de la théorie *res ipsa loquitur* et du principe du risque créé se trouve par là même également rejetée. La théorie dite *res ipsa loquitur* consiste en effet dans le renversement de la charge de la preuve au profit du plaignant, sous la double condition : 1° que l'objet qui a causé le dommage ait été sous le contrôle exclusif du défendeur ou de son préposé ; 2° que le fait causant le dommage soit de telle nature qu'il puisse raisonnablement et au premier examen s'expliquer par la négligence du défendeur. C'est une présomption de faute restreinte et elle ne paraît pas plus que la présomption de faute ordinaire, compatible avec la non-libération par la force majeure.

Ainsi, l'Air Navigation Act paraît établir, en faveur des tiers à la surface, un système de responsabilité absolue fondé sur le principe du risque créé.

Un système de responsabilité ainsi conçu déroge à la Common Law qui exige la preuve de la « négligence du

défendeur » (1). C'est cette théorie générale de la négligence qui est appliquée aux dommages causés par les véhicules. Mais la pratique des tribunaux atténue la rigueur de la règle : « les tribunaux en fait sont assez sévères et considèrent que l'automobiliste est tenu d'être toujours à même d'empêcher que sa machine ne cause un dommage. Si un accident se produit, il a contrevenu à cette obligation, il est condamné » (2). Ainsi tend à s'imposer de plus en plus, dans la pratique, un système de responsabilité objective, qui se trouve consacré par la loi aérienne. D'ailleurs ce mouvement des tribunaux d'une part, du législateur de l'autre, traduisent bien cette idée générale du droit anglais que « la responsabilité de celui qui possède un objet doit croître avec le danger que cet objet peut créer..... Le droit anglais arrive déjà, en doctrine, à dégager une responsabilité objective » (3). La loi aérienne, quoique dérogeant au droit commun, apparaît donc comme l'aboutissement, en un domaine particulier, d'une tendance générale.

Nous verrons plus loin que le système de responsabilité de l'article 9 ne joue qu'à l'égard du propriétaire de l'aéronef, et dans certaines conditions à l'égard du locataire. Toute action intentée contre le pilote ou tout autre individu auteur du dégât, autre que le propriétaire, se-

(1) Le degré de culpabilité imputé au défendeur, que ce dernier soit accusé de malveillance, de préméditation, d'omission ou d'incurie, ou d'inattention pure et simple, n'affecte en aucune manière le droit légal du plaignant d'obtenir un jugement contre le défendeur, mais pourra décider le tribunal à accorder des dommages-intérêts plus ou moins importants.

(2) Cité par R. Demogue, *Obligations*, tome 5, p. 411. Haddy, *Save of automobils*, cité par A. Colin Bull. Sté d'Etudes législatives, 1907, p. 401.

(3) R. Demogue, *Obligations*, T. 5, p. 411.

rait soumise au principe de responsabilité du droit commun, donc à la preuve de la négligence du défendeur.

SUISSE

L'arrêté du Conseil Fédéral du 27 Janvier 1920 (1) établit un système de responsabilité très favorable aux tiers, mais extrêmement rigoureux pour l'aviation : par l'institution : 1° d'une responsabilité objective et illimitée ; 2° d'un système de garanties, qui assure dans une large mesure aux victimes, la réparation du préjudice subi.

L'auteur du dommage, le titulaire du permis de navigation, celui qui a la maîtrise de l'appareil « sont responsables solidairement et indéfiniment » (art. 26).

Il suffit que le dommage soit causé par « un aéronef ou la manœuvre de celui-ci ».

La faute de la victime entraîne exonération ou atténuation de la responsabilité selon l'appréciation du juge.

Quoique la relation causale soit appréciée en Suisse comme en Allemagne selon la théorie de la causalité adéquate, la loi aérienne admet la réparation du dommage indirect : ainsi « le dommage causé par les chevaux effrayés par le bruit d'un aéronef donnerait lieu à réparation » (2).

Enfin, aux termes de l'article 28 « le propriétaire d'un aéronef, ainsi que les personnes soumises à la responsabilité prévue à l'article 26, peuvent être tenues de fournir une garantie pour assurer l'exécution des obligations énumérées audit article ».

« Cette garantie peut consister :

(1) R. J. I. L. A., Mars 1922, p. 141.

(2) Kaftal, *The problem of liability for damages caused on the surface*, p. 51, d'après Kilkowski, *Die Haftung für Luftverkehrsschaden....* (Marburg 1930).

- 1° Dans le dépôt d'une somme en espèces ;
- 2° Dans le cautionnement solidaire d'une banque établie en Suisse et agréée par l'autorité de surveillance ;
- 3° Dans la justification de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant entièrement la responsabilité et conclu avec une Compagnie d'assurance concessionnée en Suisse ».

Cette responsabilité est illimitée.

Autres lois. — La Bulgarie (1), le Chili (2), la Finlande (3), la Turquie (4), le Salvador (5), la Suède (6), l'U. R. S. S. (7), la Yougoslavie (8) soumettent de même tous les dommages causés aux tiers, au principe de la responsabilité objective, admettant comme seule cause d'exonération la preuve de la faute de la victime. Les législations de l'U. R. S. S. et de la Norvège (9) ne prennent d'ailleurs en considération que la faute grave de la victime.

Enfin le Danemark (10) et la Norvège n'appliquent ce principe de la responsabilité objective qu'aux dommages causés hors des aérodrômes. Ce même principe se trouve adopté par la loi siamoise (11) en ce qui concerne les dommages causés par l'atterrissage hors des aérodrômes

(1) Loi du 23 Juillet 1925. R. J. I. L. A. Janvier 1926.

(2) Décret du 15 Mai 1931.

(3) Loi du 25 Mai 1923. R. J. I. L. A. Novembre 1923.

(4) Ordonance du 30 Décembre 1922.

(5) Décret du 17 Mai 1923.

(6) Loi du 20 Avril 1928. R. J. I. L. A. Janvier 1929.

(7) Code de l'Air du 27 Avril 1932, Riv. Dir. Aer. 1932 X num. 3.

(8) Loi du 22 Février 1928.

(9) Loi du 7 Décembre 1923. R. J. I. L. A. Mai 1924.

(10) Loi du 1^{er} Mai 1923. R. J. I. L. A. Novembre 1923.

(11) Loi B. E. 2465 de 1922, modifiée par l'amendement B. E. 2467 de 1924 et l'acte d'amendement B. E. 2468 de 1925.

et semble-t-il aussi par assimilation, par la chute des aéronefs. Cette loi est d'ailleurs extrêmement complexe et comporte divers systèmes de responsabilité selon le lieu et la cause du dommage.

SECTION II

Les lois qui fondent la responsabilité sur la présomption de faute

TCHÉCOSLOVAQUIE

La loi du 8 Juillet 1925 (1) dans sa section VIII, consacrée à la réparation des dommages, fonde la responsabilité sur une présomption de faute qui cède seulement devant la preuve de la faute de la victime ou de la faute d'un tiers (2). L'exonération par la preuve de la force majeure n'est pas admise. Ce système paraît donc se rapprocher beaucoup plus de la théorie du risque créé que de la responsabilité délictuelle.

La responsabilité est indéfinie.

La protection des tiers est garantie ou bien par l'assurance obligatoire des possesseurs ou propriétaires d'aéronefs avant rédaction de l'acte de légitimation « ou des entreprises avant l'octroi de la concession, ou par le versement d'un cautionnement sous forme de numéraires, valeurs mobilières ou certificat d'une banque » (3).

(1) R. J. I. L. A. Juillet 1926.

(2) Art. 31 alinéa 2 : « Ne peuvent être considérés comme tiers :

a) une personne employée par l'auteur responsable dans l'exploitation d'une entreprise de navigation aérienne.

b) le propriétaire d'un établissement servant à la navigation aérienne ou une personne employée par lui aux travaux de son industrie ».

c) un participant à un vol aérien.

(3) Article 38.

« Cette garantie n'est pas exigée quand les aéroplanes sont possédés ou exploités, ou par l'Etat, ou par un pays, ou par un district... » Le fonctionnement de ces garanties est minutieusement réglé par toutes les dispositions de l'article 38 qui prescrit notamment :

« Le sinistré a, pour le paiement de l'indemnité, un droit de gage sur la créance de l'assuré contre l'assureur ou sur le cautionnement déposé.

« — L'assuré est obligé de prouver au Ministère des Travaux Publics qu'il a toujours payé régulièrement les primes d'assurances.

« — Si la somme versée comme cautionnement, par suite du paiement de sinistres en vertu de cette loi, était diminuée ou épuisée, elle devrait être rétablie à son taux primitif dans un délai fixé par le Ministère des Travaux Publics, délai qui ne sera pas supérieur à 4 semaines.

« — Le remboursement du cautionnement ou de son reliquat est autorisé par le Ministère des Travaux Publics au vu d'un certificat attestant qu'il n'y a en suspens aucune demande d'indemnité contre le déposant, en vertu de la présente loi, et que, en tenant compte des délais de prescription, il n'en peut pas surgir valablement, si d'autre part il n'y a pas d'autres motifs s'opposant à la restitution du cautionnement ».

MEXIQUE

La loi mexicaine (1) établit une présomption de faute qui peut être détruite par la preuve du cas fortuit, de la force majeure, ou encore du fait que le dommage a

(1) Loi sur l'Aéronautique Civile du 12 Juillet 1930, Ch. XI. Rev. Gén. de droit aérien 1932 tome I.

été causé au cours d'un vol ordonné par l'autorité publique.

AUTRICHE

La législation autrichienne (1) distingue entre les aéronefs à moteur et les aéronefs sans moteur.

C'est la loi du 9 Août 1908 sur les automobiles qui s'applique aux premiers, fondant l'obligation à réparation (comme l'interprétation jurisprudentielle de l'article 1384 en France) sur une présomption de faute à l'encontre du défendeur dont il ne peut se décharger que par la preuve de la faute de la victime, de la faute d'un tiers ou de la force majeure. Les auteurs autrichiens ne sont point d'accord sur les caractères que doit présenter la faute d'un tiers pour exonérer le défendeur : certains exigent qu'elle soit « normalement imprévisible et notamment inévitable » ce qui aboutit en réalité à l'identifier avec la force majeure (2).

L'exception de force majeure n'est pas directement énoncée par la loi ; mais elle résulte par voie de conséquence de ses dispositions. En effet, le défendeur doit prouver tout d'abord qu'il a pris toutes les mesures possibles pour éviter le dommage, donc qu'il n'a commis aucune faute, et en deuxième lieu, que l'accident n'est dû à aucun défaut, à aucun vice caractéristique de l'aéronef qui le rendrait plus dangereux que tout autre véhicule. « De cette façon la même règle confond les princi-

(1) Loi du 10 Décembre 1919 et décret du Ministre du Commerce et des Communications du 8 Septembre 1930 amendé par le décret du 11 Juin 1932.

(2) Bielecki et Rapaport, *Ustawa Automobilowa Aufzjacka* (Krakow 1911) p. 38 cité par Katal : « *Liability for damages caused by aircraft on the surface* » p. 10.

pes de la responsabilité délictuelle et du risque créé. Et évidemment si le dommage n'a été causé ni par la faute de la victime (premier moyen de défense) ni par la faute d'un tiers (deuxième moyen de défense), si le propriétaire de l'aéronef avait pris toutes les mesures nécessaires et enfin si cet accident ne pouvait être attribué à aucun défaut de construction, ni à un caractère particulier à l'aéronef, la force majeure reste alors la seule cause » (1).

Quant aux dommages causés par les aéronefs sans moteur, ils donnent lieu à l'application du droit commun : le demandeur doit donc faire la preuve de la faute de l'auteur du dommage.

Cette différence dans le régime de la responsabilité, fondée sur la différence des moyens de propulsion des aéronefs, ne paraît pas correspondre à une réalité pratique : sans doute le danger est-il moindre du fait que le risque d'incendie est éliminé : mais un planeur peut en tombant tuer ou blesser des personnes à la surface du sol et la difficulté de rapporter la preuve de la faute de l'auteur du dommage ne sera pas dans ce cas moindre que si l'accident avait été causé par un aéroplane.

Mais cette différence de régime disparaît en ce qui concerne les garanties de paiement. La loi autrichienne exige en effet que le propriétaire de l'aéronef contracte une assurance ou fasse un dépôt d'argent, sans quoi il lui est interdit de voler. Seuls les parachutes, considérés comme simples accessoires de l'aéronef, ne donnent pas lieu à l'application de cette règle. La garantie doit être

(1) Kaftal, *The problem of liability for damages caused by aircraft on the surface*, p. 10.

contractée auprès d'une compagnie d'assurances agréée en Autriche.

Les aéronefs étrangers doivent pour pénétrer en Autriche prouver qu'ils ont contracté une assurance de responsabilité ou fait un dépôt à cet effet soit dans le pays de leur nationalité, soit dans un autre pays.

« Le contrat d'assurance doit être tel qu'il reste valable au cas de changement du propriétaire de l'aéronef. Le montant de l'assurance est fixé par une autorité compétente, mais en tout cas, il ne peut être inférieur à la somme de 40.000 shillings pour chaque personne tuée ou blessée, 125.000 shillings pour chaque accident et 8.000 shillings pour dommage à la propriété. Si la garantie est donnée sous la forme d'un dépôt d'argent ou de sûretés, les règles du Droit civil sont appliquées. En ce cas la somme déposée ne peut jamais être inférieure à 130.000 shillings ».

POLOGNE

Le décret du 14 Mars 1928 (1) ne distingue pas entre les dommages causés aux voyageurs et les dommages causés aux tiers. Dans l'un et l'autre cas, il applique un principe de responsabilité très favorable au propriétaire de l'aéronef : celui-ci est simplement présumé en faute, et cette présomption tombe non seulement devant la preuve que le dommage a été causé par un cas de force majeure ou par la faute de la victime, mais devant la simple preuve qu'on a pris toutes les mesures possibles pour éviter l'accident. La responsabilité est illimitée. La faute, au sens du décret du 14 Mars 1928, consiste donc à

(1) R. J. I. L. A. Oct. Nov. Déc. 1928 p. 451.

ne pas avoir pris toutes les mesures possibles pour éviter l'accident. « Il s'ensuit que la loi aéronautique met à la charge du propriétaire de l'aéronef, non pas le devoir *neminem laedere* tel qu'il résulte du Droit civil (art. 1382 et suivants du Code civil) mais un devoir beaucoup plus restreint notamment de prendre des mesures de sécurité pour éviter un accident » (1).

La présomption établie par le décret du 14 Mars 1928 se décompose en réalité en une double présomption : 1° celle que toutes les mesures possibles pour éviter le dommage n'ont pas été prises ; 2° que cette omission est la cause de l'accident ; présomption de fait et présomption de causalité. Pour s'affranchir de cette présomption, le propriétaire doit donc prouver ou qu'il a pris toutes les mesures possibles pour éviter l'accident ; ou que même si ces mesures avaient été prises le dommage se serait cependant produit. La preuve de la force majeure et de la faute de la victime ont précisément pour conséquence de détruire la présomption de causalité.

SECTION III

Loi qui fonde la responsabilité sur la faute

ITALIE

Le problème de la responsabilité envers les tiers à la surface, d'abord réglé par l'art. 8 du décret-loi royal du 27 Novembre 1919 (1) fait actuellement l'objet des dispositions de l'article 38 du décret-loi du 20 Août 1923 (3) ; dispositions à la fois compliquées et incomplètes.

(1) Kaftal. Responsabilité pour dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, p. 11.

(2) R. J. I. L. A. Mars 1923.

(3) R. J. I. L. A. Avril 1924.

tes qui ont donné lieu à des interprétations variées, aussi bien auprès des tribunaux, que dans la doctrine.

La législation abrogée soumettait tous les cas de dommages à un système de responsabilité fondé sur une présomption de faute (1) que, seule, pouvait détruire la preuve par le défendeur que le dommage était dû à un cas de force majeure absolue. La force majeure absolue était d'ailleurs définie par la loi qui déclarait « ne pour-
« ront absolument pas être considérés comme dégâts
« causés par un cas de force majeure, les dommages
« qui seront survenus par suite de défaut dans la cons-
« truction, ou d'imperfections dans la confection, ou le
« système de l'aéronef ».

Le décret du 20 Août 1923 actuellement en vigueur n'a pas reproduit ces dispositions. Il a voulu distinguer entre différentes sortes de dommages. Il dispose notamment que : « le jet donne lieu en tout cas au dédommagement
« des dégâts occasionnés par les objets ; il est obtenu
« également dédommagement des dégâts occasionnés par
« les objets tombés par suite de départ, ou d'atterris-
« sage de l'aéromobile, sauf cas de force majeure ». Cette disposition paraît fort incomplète, surprend par le choix des hypothèses envisagées. Seuls en effet le jet et la chute des objets y sont mentionnés, et ce ne sont pas les causes les plus fréquentes de dommages ; ceux-ci surviennent principalement par suite de la chute de l'aéronef et

(1) C'est l'opinion du Professeur Ambrosini dans son étude *Responsabilita aeronautica* 1930 p. 15. Récemment un autre auteur italien Musto a contesté que le décret de 1919 appliquât le droit commun. Il se fondait sur le terme « force majeure absolue » qu'il opposait au cas fortuit ordinaire et prétendait qu'il y avait là application du principe de la responsabilité objective.

des atterrissages forcés. Et encore en ce qui concerne les deux seules hypothèses qu'elle envisage, la loi ne laisse-t-elle pas d'être confuse, car elle paraît ne pas soumettre au même régime de responsabilité le jet et la chute d'objets : les dommages causés par le jet paraissant devoir être réparés « en tout cas », alors que les dommages causés par la chute d'objets ne donneraient pas lieu à réparation au cas de force majeure, et ne sont pris en considération par la loi aérienne que s'ils sont consécutifs au départ ou à l'atterrissage de l'aéronef.

Les auteurs ont interprété de façons fort diverses ces dispositions incomplètes et compliquées.

Musto (1) qui prétendait voir déjà dans le décret de 1919 l'institution d'un régime de responsabilité absolue, estime que l'article 8 de ce décret se trouve reproduit dans l'article 38 du décret de 1923 qui, à son avis, consacre donc le régime de la responsabilité objective. Sans doute les dispositions de l'article 38 sont-elles incomplètes, mais cet auteur estime qu'il y a lieu de suppléer au silence du législateur en étendant à toutes les causes de dommages le régime de responsabilité objective explicitement appliqué à son avis au jet et à la chute d'objets. Il se fonde notamment sur une comparaison avec les lois de certains autres pays qui soumettent toute espèce de dommages au régime de la responsabilité objective.

Brasiello (2), au contraire, estime que l'article 38 : « a maintenu le principe de la responsabilité fondée sur

(1) Musto *L'aéromobile* 1926, p. 6241 cité par Ambrosini op. déjà cité p. 15 et 19.

(2) Brasiello *La navigazione aerea nel diritto* Naples 1925, cité par Ambrosini op. cité, p. 19 en note.

la faute. Une seule innovation a été pratiquée : on a renversé la charge de la preuve ; système déjà adopté en ce qui concerne les automobiles par la loi de 1912 ». Zani (1) prétend découvrir dans l'article 40 le principe de réparation des dommages qui ne sont pas visés à l'article 38. Cette interprétation conduirait à exiger la preuve d'une faute pour obtenir réparation du dommage causé par la chute d'un objet de l'aéronef, et à admettre une responsabilité objective pour les dommages causés par la chute de l'aéronef lui-même ; ce qui paraît profondément illogique et injuste. L'article 40 d'ailleurs ne pose pas le principe de responsabilité. Il se borne à indiquer quelles sont les personnes à qui incombe la responsabilité dont il vient d'établir les règles dans les articles précédents.

Enfin d'autres auteurs Al. Savoia (2), Cortesani (3), Fragali (4) estiment que la réparation des dommages consécutifs au jet donne lieu à l'application de la responsabilité objective, que la chute des objets entraîne la présomption de faute et que toutes les autres causes de dommages donnent lieu à l'application du droit commun, c'est-à-dire nécessitent la preuve de la faute.

L'incertitude de la loi et le désaccord de la doctrine se reflètent dans la jurisprudence. Les juridictions inférieures (5) dans le désir d'assurer la protection des tiers

(1) Zani cité par Ambrosini op. cit., en note p. 19 et 20.

(2) Savoia, La responsabilita civile del vettore aereo Roma 1928.

(3) Cortesani, La responsabilita nel diritto aereo Torino 1929.

(4) Fragali, Principii di diritto aeronautico Padova 1930.

(5) Trib. Firenze Biondi c Min. Aer. 24 Febb 1928, Dirit. Aeronautico t. V, p. 213, confirmé par la Cour de Florence et cassé par la Cour de Cassation.

à la surface, se prononcent généralement pour la thèse de la responsabilité objective, invoquant l'article 40 du décret de 1923. Mais la Cour de Cassation condamne cette jurisprudence, estimant que l'article 40 n'établit pas le principe de la responsabilité objective, mais seulement la solidarité du propriétaire de l'aéronef, de l'exploitant et de l'auteur du dommage. Seul l'article 38, pour le cas de dommages consécutifs au jet d'objet d'un aéronef en vol, consacre le principe de la responsabilité objective (1).

Selon l'opinion de M. Ambrosini : on ne saurait dire que le décret-loi du 20 Août 1923 établit le régime de la responsabilité objective ; seul le jet peut donner lieu à son application.

Mais l'article 38 paraît bien consacrer le principe de la présomption de faute pour la réparation des dommages consécutifs à la chute d'objets au départ ou à l'atterrissage, présomption de faute très sévère puisqu'elle ne peut être détruite que par preuve de la force majeure.

Cependant M. Ambrosini estime que les causes de dommages autres que le jet ne donnent lieu qu'à l'application du droit commun, sans même que les tiers bénéficient du renversement de la charge de la preuve. Lui-même pourtant explique les surprenantes complexités de l'article 38 par une méprise du législateur (2), « méprise due au fait qu'à l'origine, le projet de décret de 1923 réglait d'une manière uniforme tous les dommages, déclarant qu'ils devraient être réparés sur la base

(1) Cour d'Appel de Florence 10 Novembre 1928 — C. Cassation 28 Février 1929 — C. Cassation 3 Décembre 1929 — Revue générale de droit aérien T. I. p. 461 et suivantes.

(2) Ambrosini op. cit. p. 18.

de la responsabilité objective en tout cas ; et que la Commission interministérielle de révision voulut introduire l'exception de force majeure (renversant donc le système de la loi), mais oublia de supprimer l'expression « en tout cas » qui figure dans le premier membre de phrase du 2^e alinéa de l'article 38 ».

Il semblerait donc conforme à la pensée véritable du législateur d'étendre à tous les dommages (autres que le jet, car il est difficile d'aller à l'encontre d'un texte formel de la loi) le système de la présomption de faute, avec exonération au seul cas de force majeure.

En tout cas, quelle que soit l'interprétation adoptée, le décret-loi de 1923 est peu satisfaisant, car les distinctions qu'il établit ne correspondent pas aux réalités pratiques.

La législation italienne se caractérise d'autre part par l'institution de l'abandon. Le propriétaire de l'aéronef peut se libérer de toute responsabilité en abandonnant l'aéronef, sauf au cas où le dommage a été causé par sa faute personnelle. Le dol ou la faute de ses préposés ne le privent pas de la faculté d'abandon. C'est au demandeur à faire la preuve de la faute personnelle du propriétaire de l'aéronef. Au cas où le dommage est causé par le fait personnel du propriétaire, mais non, par sa faute (dans l'hypothèse du jet de lest réglementaire) le propriétaire conserve le droit de se libérer par l'abandon.

Cet abandon aérien est d'ailleurs très différent de l'abandon maritime. Alors qu'en droit maritime, le propriétaire qui est en même temps capitaine n'a pas le droit de faire l'abandon, cette faculté est accordée au

propriétaire d'aéronef qui est en même temps pilote. C'est qu'en effet, l'abandon du navire repose sur la nécessité de ne pas accabler le propriétaire du navire sous le poids des conséquences de l'activité du capitaine qui jouit d'une indépendance et d'une initiative particulières ; limite d'autant plus admissible que chaque bâtiment peut être auteur ou victime, que chacun peut donc éventuellement profiter de l'abandon ou en souffrir. L'abandon de l'aéronef a pour but d'alléger les charges d'une exploitation difficile. C'est une institution qui favorise la navigation aérienne au détriment des victimes éventuelles.

CHAPITRE II

Les conditions de la responsabilité

SECTION I

L'influence de la faute de la victime sur son droit à réparation

Loi Française

Ni le cas fortuit, ni la force majeure, ni le fait d'un tiers, nous l'avons vu, ne peuvent libérer le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef de l'obligation de réparer le dommage causé aux tiers à la surface. La responsabilité instituée à leur égard est indépendante de toute appréciation subjective. Mais ce système adopté par le législateur dans le désir de protéger les habitants de la surface contre un risque inévitable, comporte cependant une exception au cas où la victime, par sa faute, a elle-même contribué à la réalisation du dommage.

La responsabilité de l'exploitant demeure toujours objective mais, déclare l'article 53 cette « responsabilité peut être atténuée ou écartée par la faute de la victime ».

C'est là l'application du principe général d'équité qui veut que chacun couvre le risque de sa propre activité et à plus forte raison supporte les conséquences de ses fautes : négligence, imprudence, faute intentionnelle.

Le système sévère de responsabilité établi par la loi de 1924 n'a pas pour but de protéger les tiers contre les

risques qu'ils créent par leur propre faute ; l'aéronaute peut légitimement compter avec un certain comportement normal de la part des terriens et dans cette mesure il est responsable de plein droit de tout dommage qu'il leur cause. Lorsque ceux-ci, par leur faute, modifient le cours normal des choses, ils se trouvent créer un élément nouveau qui concourt à la réalisation du dommage et doit par conséquent, dans une mesure variable, exonérer l'aéronaute, sans quoi ce dernier deviendrait l'assureur non pas seulement des risques nés exclusivement de l'exercice de la navigation aérienne, mais de tous ceux dont elle pourrait être l'occasion.

D'ailleurs l'intérêt social et la moralité exigent qu'on ne puisse obliger autrui à la réparation du dommage que l'on a causé par sa propre faute.

Est-ce à dire que la preuve de la faute de la victime suffise à exonérer complètement l'exploitant de l'aéronef ? (Cette solution est adoptée, nous le verrons, par certaines législations étrangères). Les termes de la loi française écartent une solution aussi rigoureuse pour la victime puisqu'elle déclare « la responsabilité pourra être atténuée ou écartée... »

Mais les auteurs se sont demandé ce qu'il fallait entendre par là et quelle avait été exactement l'intention du législateur.

Quelle est la mesure de l'influence de la faute de la victime sur son droit à réparation ?

Dans quels cas la faute de la victime diminuera-t-elle la responsabilité de l'exploitant d'aéronef, dans quels cas l'exonérera-t-elle complètement ?

L'auteur du dommage est exonéré « dans la proportion où la faute de la victime est établie », déclare M. Ri-

pert dans son rapport à la Société d'Etudes Législatives. Certains auteurs, notamment, M. Esmein, pensent que : « la responsabilité ne peut être partagée que si l'aéronaute a lui aussi commis une faute ou si la faute de la victime a seulement aggravé le dommage causé, qui sans cette faute, aurait tout de même existé » (1), dans les autres cas, par conséquent, la preuve de la faute de la victime ferait écarter complètement la responsabilité de l'exploitant. Pour obtenir en partie, réparation du dommage, la victime devrait à son tour prouver que l'aéronaute a lui aussi commis une faute.

Il est assez difficile de comprendre pourquoi le fait que la victime a commis une faute, modifierait le fondement de la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef ; pourquoi il deviendrait alors nécessaire de procéder à une analyse subjective de la conduite de l'aéronaute. Il ne semble pas que telle ait été la pensée du législateur. Même si l'aéronaute n'a commis aucune faute, si son appareil a été le jouet d'un cas de force majeure, le risque particulier créé par l'aviation subsiste, et comme tel commande l'obligation de réparer, sauf aux juges à évaluer la mesure dans laquelle la faute de la victime a participé à la production du dommage.

Au premier abord, il semblerait que cette opinion conduise à ne jamais exonérer complètement l'aéronaute ; mais il n'en est rien, car dans le cas où, vu les circonstances de la cause, il sera évident que l'accident aurait pu aussi bien se produire si l'aéronef avait été un véhicule quelconque, il sera loisible aux juges de décider qu'il n'y avait pas là un risque créé par la navigation

(1) Planiol, Ripert, Esmein, t. 6, p. 959 en note.

aérienne, que l'attitude de la victime a seule créé le dommage, et que, par conséquent, l'aéronaute ne doit encourir aucune responsabilité ; tel sera le cas de la faute intentionnelle de la victime : une personne se précipite volontairement sur l'aérodrome, au-devant de l'aéronef, au moment où il atterrit et elle est tuée ou blessée. Elle aurait pu aussi bien se jeter sous une automobile, ou sous un train ; elle n'a été aucunement victime d'un risque spécial créé par la navigation aérienne. L'aéronaute sera exonéré de toute responsabilité.

Si, au contraire, la victime pénètre par imprudence ou inattention, sur la zone d'un aérodrome interdite au public et se trouve atteinte par un aéronef qui roulant sur le sol pour prendre son départ ou atterrissant, n'a pu l'éviter par suite de la très grande difficulté pour le pilote au cours de ces délicates opérations, d'observer ce qui se passe au sol à ce moment-là, elle aura droit à réparation partielle, dans une mesure que les juges auront à arbitrer, sans qu'elle ait à prouver une faute de l'exploitant de l'aéronef. L'obliger à prouver cette faute, serait précisément lui enlever toute possibilité d'obtenir une réparation. L'équité de cette solution apparaît encore plus nettement dans le cas où la victime, ayant par imprudence pénétré sur un aérodrome, se trouve blessée par un aéronef qu'une rafale plaque soudainement au sol ou qui se trouve projeté à terre par suite d'une perte de vitesse, par une panne de moteur, etc... Dans tous ces cas, où il n'y a pas faute de l'aéronaute, la victime serait considérée d'après ce système comme ayant seule causé son propre dommage et n'obtiendrait aucune réparation.

C'est pourquoi il paraît préférable de mesurer la responsabilité de la victime à la gravité de sa faute, la

responsabilité de l'exploitant de l'aéronef demeurant objective.

Quand, agissant intentionnellement, la victime utilise l'aéronef, volontairement, pour son propre préjudice, détruisant ainsi le caractère spécifique du risque aérien, elle perd droit en principe à toute réparation. Cependant si elle parvient à prouver que l'aéronaute a commis une faute, les juges auront à comparer ces deux fautes. Si la faute de l'aéronaute est minime, la victime coupable d'une faute intentionnelle se verra refuser toute réparation.

Si la victime a commis une faute non intentionnelle, imprudence, négligence, plus ou moins grave, les juges apprécieront dans quelle mesure cette faute peut avoir contribué au dommage et diminueront proportionnellement le montant de la réparation à exiger de l'exploitant de l'aéronef. La victime peut donc avoir intérêt à prouver que l'aéronaute a lui-même commis une faute, les juges apprécieront d'autant moins sévèrement sa propre faute, mais il n'est pas nécessaire qu'elle prouve cette faute pour obtenir droit à réparation. La responsabilité de l'exploitant de l'aéronef demeure toujours objective. La preuve de sa faute peut rendre plus favorable la situation de la victime, mais son absence n'entraîne pas pour cette dernière, la suppression de tout droit à dommages-intérêts.

L'opinion contraire provient de ce qu'il paraît impossible à certains auteurs de comparer la gravité de la faute de la victime avec le risque aérien, impossible d'évaluer l'un par rapport à l'autre, des éléments de responsabilité de nature différente. Quand il est prouvé que l'aéronaute a lui aussi commis une faute, la diffi-

culté disparaît, puisque la comparaison s'établit alors entre deux fautes. C'est pourquoi, il n'a pu leur paraître plus naturel, au cas où l'on n'a pu prouver aucune faute de l'exploitant de l'aéronef, de considérer la faute de la victime comme seule cause du dommage et d'exonérer entièrement l'exploitant.

Nous avons vu combien dans la pratique une telle solution est contraire à l'équité. Rationnellement d'ailleurs elle n'est pas plus satisfaisante, car elle ne tient pas compte des éléments réels de causalité.

Sans doute peut-on aussi, dans une certaine mesure, adresser ce dernier reproche à la théorie inverse, car dès l'instant où l'on prend en considération la gravité de la faute pour mesurer le degré de responsabilité et le quantum de la réparation, on présume que le degré de causalité est proportionnel à la gravité de la faute, ce qui en réalité n'est pas nécessairement exact : il peut arriver qu'une faute légère entraîne un très grand dommage et qu'une faute beaucoup plus grave commise simultanément ne soit pour rien ou pour très peu dans la production du dommage.

On a également reproché à ce système d'introduire dans la réparation civile une notion pénale : le montant des dommages-intérêts n'étant plus proportionné à l'efficiencia de la cause, mais à la gravité de la faute, la réparation perdrait son caractère purement restitutif.

Mais il n'est pas possible de mesurer le degré d'efficiencia des causes. Les juristes, le législateur et les tribunaux allemands, tout en fondant la responsabilité sur la causalité, sont loin de s'entendre sur l'application de ce principe, qui a donné naissance à des théories

extrêmement nuancées ; il faut du reste remarquer (1) « qu'après l'abandon de la notion de faute dans l'article 254 les commentateurs du Code civil allemand sont obligés d'y revenir assez rapidement pour résoudre certaines hypothèses particulières ».

Les tribunaux français mesurent au cas de faute de la victime la responsabilité à la culpabilité, sans exclure cependant la notion de causalité. « Il est dit généralement dans les décisions, qu'en raison de la faute de la victime *ayant contribué à causer le dommage*, les dommages-intérêts devront être diminués dans une mesure dont le juge du fond est souverain arbitre » (2).

D'ailleurs, la théorie qui tient compte de la gravité de la faute de la victime n'exclut par la notion de causalité, puisque précisément il est loisible au juge d'apprécier si la faute de la victime a été telle qu'elle a annulé la part de causalité ressortissant au risque aérien.

La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation dans l'arrêt du 4 Mars 1931, déjà cité, relatif à l'accident survenu au D^r Coyon, sur la plage du Crotoy, a décidé, cassant l'arrêt de la Cour d'Amiens, que la faute de la victime — qui en l'espèce, se promenant sur la plage, ne s'était pas dérangée en voyant arriver l'avion qui roulait sur le sol, pensant que le pilote l'apercevait et l'éviterait — ne saurait faire disparaître la responsabilité pénale et civile de l'auteur de l'infraction.

Sans doute il y avait ici faute caractérisée de l'auteur du dommage puisqu'il avait commis une infraction à l'article 24 de la loi du 31 Mai 1924.

Mais l'examen de la jurisprudence, en dehors du domaine de la navigation aérienne, porte à croire que la

(1) Marg. Haller. *De l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation* p. 137-138.

(2) Id... p. 141.

faute de la victime n'aurait pas entraîné automatiquement l'exonération du défendeur au cas où elle n'aurait pu prouver aucune faute à la charge de ce dernier : c'est ainsi que statuant dans le domaine de l'article 1384, la Chambre Civile de la Cour de Cassation, dans un arrêt du 21 Février 1927 (1), a décidé que la preuve de la faute de la victime laisse subsister la présomption de faute à l'encontre du propriétaire de la chose dommageable, et qu'il n'est donc pas nécessaire que la victime prouve la faute du gardien pour obtenir une réparation partielle. La même solution avait été déjà donnée par la Chambre des Requêtes, le 25 Novembre 1924, décidant que la preuve de la faute de la victime atténue la responsabilité du défendeur mais ne la détruit point.

Ainsi interprétée la loi de 1924 paraît permettre une grande souplesse d'application : le juge n'étant jamais automatiquement obligé (comme dans les systèmes anglais et norvégien) de prononcer l'exonération complète de l'exploitant de l'aéronef, mais ayant la possibilité de le faire s'il estime que la faute de la victime est telle qu'elle constitue la cause véritable du dommage, l'exercice de la navigation aérienne n'en étant que l'occasion.

★ ★

Ayant ainsi étudié l'influence que peut avoir la faute de la victime sur son droit à réparation, il nous faut examiner dans quels cas il y aura *faute* de la victime.

Comme en droit commun, le fait de la victime sera jugé fautif, lorsqu'il sera tel qu'un homme diligent ne l'aurait normalement pas accompli (2).

(1) D. 1927, p. 99 note de M. Ripert. D. P. 1925.1.12, note de M. Capitant. Cette jurisprudence très critiquée par M. Capitant, a été défendue par M. Ripert.

(2) Capitant. Droit civil, t. II.

L'une des questions les plus intéressantes qui se pose en notre domaine, tout en se rattachant d'ailleurs au problème général de la responsabilité, est celle de la situation de la victime lorsqu'elle est blessée ou tuée au cours du sauvetage d'un aéronef. Le cas s'est présenté devant les tribunaux dans l'affaire Corcoll (1). La victime accomplit alors un devoir d'assistance, et dans son obéissance à cette obligation naturelle elle ne saurait être déclarée coupable. Il serait choquant que le spectateur passif de l'incendie d'un aéronef tombé à terre, brûlé par une flammèche portée par le vent, soit indemnisé, alors que l'homme généreux qui s'efforce de dégager du brasier le pilote et les passagers n'obtient aucune réparation pour les blessures et les brûlures qui lui sont ainsi causées. Sans doute la victime est-elle allée au-devant du danger, mais le mobile qui la poussait était désintéressé et de tels actes de dévouement doivent être encouragés.

Dans le domaine ordinaire de la responsabilité, les tribunaux ont eu très souvent l'occasion de statuer à l'occasion du dommage subi par une personne qui se jette à la tête de chevaux emballés. « Il a été jugé maintes fois que cette personne a le droit de réclamer réparation du dommage qui lui a été ainsi causé et la plupart des décisions de jurisprudence intervenues ces dernières années lui ont reconnu le droit d'agir au cas où elle a commis une faute, s'y prenant, par exemple maladroitement, pour retenir les chevaux emballés... » (2).

En matière de navigation aérienne, le cas s'est présenté dans les circonstances suivantes : un avion de la

(1) Voir référence page suivante note 2.

(2) Marg. Haller op. cit. p. 99.

Compagnie Latécoère étant tombé en flammes dans un champ, tout près du sieur Corcoll, qui se trouvait précisément là, celui-ci se porta au secours du pilote qu'il dégagea de l'avion sous les débris duquel il était en danger de périr et sauva un important chargement de dépêches; en accomplissant cet acte il subit une commotion violente et fut atteint de brûlures d'une exceptionnelle gravité. A la suite de cet accident, Corcoll intenta une action en dommages-intérêts contre l'Aéropostale.

L'affaire fut d'abord examinée au point de vue de la compétence du tribunal saisi et nous retrouverons plus loin cet aspect de la question. Après arrêt de la Chambre des Requêtes déclarant le Tribunal de Perpignan compétent (1), celui-ci par un jugement du 9 Juillet 1930 reconnaissant qu'il y avait bien lien de causalité entre les blessures reçues par Corcoll et les évolutions de l'aéronef, déclara la Compagnie Aéropostale responsable aux termes de l'article 53 de la loi de 1924, (le tribunal a tenu compte d'ailleurs du fait que la Compagnie Aéropostale avait déjà spontanément versé une certaine indemnité à Corcoll reconnaissant ainsi elle-même sa responsabilité).

C'est donc l'application du droit commun. On a donné diverses explications de cette obligation pour le sauvé d'indemniser le sauveteur. On a parfois considéré que l'obligation d'indemniser celui qui accomplit un acte de dévouement serait la conséquence du risque attaché à tout profit (2) : « dans certaines espèces favorables, les juges ont essayé de démontrer que l'intervention du tiers

(1) Req. 31 Mars 1930. Revue générale des assurances terrestres. Janv.-Fév. 1931.

(2) Marg. Haller op. cité p. 100 et suiv.

n'avait eu lieu que sur l'invitation expresse du maître, ou bien que celui-ci, sans avoir sollicité le secours d'autrui, avait cependant accepté, tout au moins de manière tacite, celui du demandeur ; il y aurait un contrat entre les parties ». Mais avec ce système celui qui sauve la chose du propriétaire en l'absence de ce dernier n'aurait aucun recours puisque le contrat n'aurait pu se former. Les décisions les plus nombreuses, d'ailleurs approuvées par la doctrine, font intervenir ici la notion de gestion d'affaires « donnant au passant l'action de gestion d'affaires même s'il n'a pas réussi dans son entreprise » (1).

Ces théories sont en réalité des fictions juridiques pour justifier la sanction d'un devoir moral d'assistance.

*
★ *

Lois étrangères

Toutes les lois aériennes admettent ce principe d'équité qui fait supporter à la victime les conséquences de sa faute ; mais elles ne l'appliquent pas de la même manière.

En Allemagne, en Autriche, la faute de la victime fait disparaître ou atténue la responsabilité selon qu'elle a été la seule cause du dommage ou y a simplement contribué.

Dans le même esprit l'article 1^{er} de la loi suédoise du 26 Mai 1922 déclare : « si celui qui a subi le dommage a contribué par sa propre faute à l'occasionner, le Tribunal, après examen, déterminera dans chaque cas, si les

(1) Voir pour le développement de ces théories et l'exposé d'autres systèmes Marg. Haller op. cité.

dommages-intérêts sont dûs et dans l'affirmative jusqu'à quelle somme ».

Aux termes des lois Danoise (Art. 36), Polonaise (art. 60), Tchécoslovaque (art. 31) les personnes sur qui pèse en principe la responsabilité, en sont déchargées si elles prouvent que l'accident a été causé par la faute de la victime.

Mais les formules employées sont assez vagues : faut-il comprendre qu'il est nécessaire de prouver que la faute de la victime est la cause unique de l'accident ou suffit-il qu'elle en soit une des causes ?

Plus nettement l'article 31 de la loi norvégienne déclare que « l'obligation cesse d'exister si celui qui a subi les dégâts a, par une faute d'inattention grave, causé le dommage ».

Enfin, très explicitement, l'Air Navigation Act, dans l'article 1^{er} de son chapitre 9, stipule que tout droit à réparation disparaît, quand les dommages sont dûs, en totalité ou en partie, à la négligence de la personne qui en a souffert.

Les conséquences de la faute de la victime varient donc selon la loi du Tribunal saisi.

SECTION II

Les personnes responsables

A qui incombe la responsabilité ? Celui qui crée pour les autres hommes un péril nouveau doit en supporter les risques. L'idée est claire mais la formule reste vague et l'application pratique incertaine.

C'est qu'en effet, celui qui a la propriété de l'aéronef

n'en a pas toujours l'usage, il peut l'avoir loué ou prêté; l'aéronef peut lui avoir été volé ou tout au moins il peut en être fait usage à son insu.

Enfin l'accident peut avoir été causé par un membre de l'équipage ou un passager.

Quelle est à l'égard de la responsabilité établie par la loi du 31 Mai 1924 et par les lois étrangères, la situation de ces diverses personnes : propriétaire, exploitant, détenteur, possesseur, membre de l'équipage et passager ?

1° La responsabilité des membres de l'équipage

A. Loi Française

La loi du 31 Mai 1924 ne mentionne parmi les responsables, ni le pilote, ni le commandant de l'aéronef, ni aucun des membres du personnel navigant.

Et il paraîtrait en effet peu équitable et d'ailleurs pratiquement peu efficace pour les victimes que de simples préposés, à gages limités et étroitement dépendants dans leur activité, supportent une responsabilité aussi lourde que celle établie par la loi aérienne.

Ils ne créent pas le risque, bien plutôt, ils font corps avec l'instrument du risque, et l'on ne conçoit pas à leur égard d'autre responsabilité que celle du droit commun, telle qu'elle est édictée par l'article 1382 du Code civil au cas où il est prouvé qu'ils ont commis une faute. Encore en ce cas, l'action de la victime ou le recours du commettant seraient-ils assez illusoire étant donné les ressources généralement limitées des défendeurs. Aussi la victime a-t-elle tout intérêt à intenter l'action en indemnité directement contre l'exploitant de l'aéronef responsable de plein droit des dommages causés par les

évolutions de l'aéronef, sans qu'il y ait à rechercher si son préposé a ou non commis une faute.

L'équipage d'un aéronef est en général assez réduit car les dimensions relativement petites de l'appareil ne permettent pas d'emporter à bord un grand nombre de passagers. L'avion de tourisme ne comporte qu'un pilote.

L'équipage de l'avion commercial comprend au maximum un pilote, un radiotélégraphiste et, pour les trajets longs et difficiles, un navigateur aérien qui indique la route à suivre. Mais les dirigeables, véritables petits vaisseaux aériens, peuvent emporter, tel le *Graf-Zeppelin*, un équipage de 50 personnes. A la tête de l'équipage, distinct de tous ses membres, se trouve alors un commandant. Mais sur les avions de commerce, les fonctions de commandant, vu le petit nombre des membres de l'équipage, sont remplies soit par le pilote, soit par le navigateur.

Un projet de convention internationale, il est vrai, concernant la situation du commandant d'aéronef, actuellement en préparation au C. I. T. E. J. A., exige sur tout aéronef affecté au transport public et d'une importance déterminée, la présence d'un commandant distinct des autres membres de l'équipage. Le commandant serait, d'après le projet de convention, « la personne investie des pouvoirs de sécurité, de discipline et d'autorité à bord de l'aéronef et représentant de l'exploitant. Par là il se rapprocherait du capitaine de navire qui est le préposé en même temps que le mandataire de son armateur et qui exerce à bord une autorité disciplinaire sur les passagers, comme sur les gens de l'équipage » (1).

(1) Traité théorique et pratique de Droit Aérien. Le Goff p. 705-706.

On pourrait au premier abord se demander si le commandant d'aéronef ne posséderait pas alors une indépendance et dans une certaine mesure — celle où le capitaine de navire est intéressé au frêt — une participation à l'exploitation de l'aéronef qui légitimerait l'établissement à sa charge, d'une responsabilité particulière plus lourde que celle du droit commun. Mais ce serait là oublier que le capitaine du navire, dans l'organisation moderne de la navigation maritime a vu son rôle diminuer : « autrefois agent commercial et commandant technique il n'a conservé que la moitié de ses attributions, il n'est plus aujourd'hui, dans la plupart des cas qu'un conducteur de navire » (1). Sans doute conserve-t-il pour la mission qui lui a été confiée une initiative considérable, mais sur ce point les pouvoirs du commandant sont moindres ; outre les progrès de la radiotélégraphie qui dans l'une et l'autre navigation permettent au chef de l'expédition d'être en communication constante avec l'armateur, la brièveté du voyage aérien, qui le plus souvent ne dure que quelques heures, au plus quelques jours dans les raids les plus longs, la proximité des escales, permettent à l'armateur aérien de surveiller le voyage d'assez près. Si les conditions atmosphériques sont trop défavorables, il peut interdire le départ de telle ou telle escale.

Par conséquent même doté de pouvoirs analogues à ceux du capitaine de navire, le commandant ne paraît pas devoir jamais encourir envers les tiers une responsabilité particulière fondée sur le risque aérien, même

(1) Ripert. Droit maritime T. 2, p. 186.

alors il n'est encore qu'un préposé et le premier des membres de l'équipage.

Dans l'état actuel de l'organisation du trafic aérien, d'ailleurs, le commandant qui se confond la plupart du temps avec le pilote n'est jamais qu'un « directeur de route, il tient en état les livres de bord, en assume la responsabilité et contrôle les voyageurs » (1).

★
★★

B) *Lois étrangères*

Contrairement au droit français, certaines lois étrangères, dans le désir d'assurer de la manière la plus complète le dédommagement des victimes soumettent les membres de l'équipage eux-mêmes, à la responsabilité fondée sur le risque : telle la loi tchécoslovaque qui dans son article 29 mentionne parmi les personnes auxquelles incombe la réparation du dommage « l'aéronaute responsable de la conduite de l'aéronef ». Or cette loi institue une responsabilité absolue pour les dommages causés aux tiers. Aussi cette disposition paraît-elle d'une sévérité injustifiée.

De même le décret hongrois du 30 Décembre 1922, quoique fondé sur la responsabilité absolue rend le pilote responsable avec le propriétaire.

Aux termes de la loi italienne, le pilote (non propriétaire de l'aéronef) est responsable solidairement avec le propriétaire ; il est donc soumis, au cas de dommages

(1) E. Sudre *De la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef*. R. J. I. L. A. Mai 1922.

causés par jet d'objet à la responsabilité objective ; situation d'autant plus injuste dans cette législation, que le pilote ne jouit d'aucune limitation de la responsabilité, alors que le propriétaire, nous l'avons vu (1), possède la faculté d'abandon.

Le décret chilien établit également une responsabilité solidaire du propriétaire, du commandant de l'aéronef et de l'auteur du dommage.

2°) *La responsabilité du passager auteur d'un dommage*

A) *Loi française*

La loi française ne vise pas la responsabilité du passager auteur d'un dommage à la surface, mais elle ne contient non plus aucune disposition exonérant l'exploitant au cas où le dommage est causé par un acte volontaire du passager absolument étranger à l'exploitation.

Qu'un passager provoque par maladresse la chute d'un instrument de bord, laisse tomber à terre quelque objet dangereux, lance de l'aéronef une bombe, tire un coup de fusil ou s'attaquant au pilote, qu'il provoque la chute de l'aéronef, l'exploitant doit répondre des dommages consécutifs à tous ces faits. Bien entendu, il a recours contre l'auteur du dommage selon le droit commun, et il lui sera généralement assez facile de prouver la faute du passager ; mais il doit directement indemniser les victimes et court le risque de l'insolvabilité du passager.

Les victimes peuvent d'ailleurs selon le droit commun, intenter l'action en responsabilité contre le passager au-

(1) Voir supra.

teur du dommage, mais elles ont peu d'avantage à recourir à cette procédure qui exige de leur part la preuve de la faute du défendeur, alors qu'en s'attaquant à l'exploitant il leur suffit d'établir le lien de causalité entre les évolutions de l'aéronef et le dommage subi.



B) *Lois étrangères*

Le décret chilien, nous l'avons vu, établit la responsabilité solidaire du propriétaire, du commandant et de l'auteur du dommage.

L'article 40 du décret-loi italien rend l'auteur du dommage responsable solidairement avec le propriétaire. Dans le cas de dommage causé par jet d'objet, hypothèse où précisément il pourra assez souvent arriver que l'auteur du dommage soit un passager, nous savons que la loi italienne fonde la responsabilité sur le principe du risque (1). Dans ce cas par conséquent, le passager se verra soumis à une responsabilité très rigoureuse.

Mais ce sont là des exceptions parmi la législation générale et qui juridiquement sont peu satisfaisantes.

Sans doute peut-on dire que le passager participe passivement à l'exploitation de l'aéronef et qu'il profite lui aussi de cette machine dangereuse. Mais sa situation n'en est pas moins identique à celle de n'importe quel autre voyageur, et celui-ci, qu'il utilise le bateau, le chemin de fer ou l'automobile, n'est soumis qu'à la responsabilité de droit commun, déterminée seulement par la preuve de sa faute, alors que le propriétaire ou le « gardien » de

(1) Voir *supra*.

ces véhicules est soumis à une responsabilité particulière, plus rigoureuse que celle du droit commun, en général fondée sur une présomption de faute, dont seule la preuve de la force majeure, du fait d'un tiers ou de la faute de la victime permettent de s'exonérer.

On comprendrait difficilement pourquoi la situation du passager d'aéronef serait différente de celle des autres voyageurs.



3°) *La responsabilité du propriétaire, de l'exploitant,
du détenteur de l'aéronef*

Ni les membres de l'équipage, ni les passagers ne sont en général soumis au régime spécial édicté par les lois aériennes. Ce sont, suivant les législations et avec des modalités différentes, le propriétaire, l'exploitant, le détenteur de l'aéronef qui sont responsables.

A) *La loi française*

Aux termes de l'article 53 de la loi du 31 Mai 1924, c'est l'*exploitant* de l'aéronef qui, en principe, est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface. Nous verrons plus loin quel sens la doctrine et la jurisprudence attachent à ce terme. Avant de le définir, nous croyons indispensable d'exposer l'ensemble du système adopté par la loi française.

Aux termes de la loi, l'exploitant n'est pas en effet toujours l'unique responsable.

« Au cas de location de l'aéronef — déclare l'arti-

« cle 55 — le propriétaire et l'exploitant sont solidai-
« rement responsables vis-à-vis des tiers des dommages
« causés.

« Toutefois si la location a été inscrite au registre
« d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsa-
« ble que si le tiers établit une faute de sa part ».

Ce n'est pas la propriété de l'aéronef qui peut créer le risque, c'est son exploitation. En outre au point de vue pratique, décider que le propriétaire est solidairement responsable avec l'exploitant serait empêcher le propriétaire de plusieurs appareils de les louer à une Société d'exploitation. Or, un tel contrat, de pratique courante dans la navigation maritime, peut fort bien être étendu à la navigation aérienne.

Cet article a essayé de concilier l'intérêt de la navigation aérienne avec la sécurité des tiers.

Sans doute la location d'aéronefs est-elle plus rare que la location de navires. C'est qu'en effet « le prix d'un navire est considérable et se chiffre par millions et l'on
« conçoit qu'une Société de navigation maritime qui
« doit déjà immobiliser de gros capitaux pour le paiement du personnel de navigation et pour les services
« de ravitaillement, ne puisse immobiliser des capitaux supplémentaires pour l'achat des navires ; il
« est assez naturel que cette Société s'adresse à de gros
« capitalistes qui pourront lui donner en location ou
« sous telle autre forme contractuelle, les navires dont
« elle a besoin. D'autre part, le prix d'un navire représentant un gros capital, il arrivera qu'un navire apparten-
« dra soit par suite de succession, soit par suite
« d'entente, à plusieurs capitalistes qui pourront char-

« ger l'un d'eux ou une tierce personne d'armer ce navire » (1).

L'aéronef, au contraire, est beaucoup moins coûteux et sa durée est beaucoup plus éphémère. La Société exploitante sera presque toujours en mesure d'acquérir en toute propriété la flotte aérienne qui lui est nécessaire. D'ailleurs, l'aéronef est si fragile, son usure est si rapide qu'un propriétaire, en le louant, risquerait bien souvent de ne pas avoir le temps d'en amortir le prix.

Cependant une compagnie de navigation aérienne possédant plusieurs appareils en surplus, peut fort bien être disposée à en céder l'usage pendant quelque temps à une autre compagnie en vue de leur exploitation. Si la compagnie propriétaire devait rester solidairement responsable avec la compagnie locataire exploitante pendant toute la durée de la location, de faits sur lesquels elle n'a pu exercer aucun contrôle, de tels contrats deviendraient impossibles.

Mais les tiers victimes n'ont aucun moyen de connaître l'exploitant qui n'est pas obligatoirement inscrit au registre d'immatriculation alors que le propriétaire l'est toujours en vertu de l'article 2 de la loi du 31 Mai 1924.

Aussi la loi décharge-t-elle le propriétaire de la responsabilité spéciale qu'elle édicte, pour ne plus laisser à sa charge que la responsabilité de droit commun, toutes les fois où le contrat de location est inscrit au registre d'immatriculation. Les tiers ont alors la possibilité d'identifier l'exploitant de l'aéronef. Au cas de non-inscription au registre, elle institue au contraire entre l'exploitant et le propriétaire une responsabilité solidaire

(1) E. Sudre. Responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef. R. J. I. L. A. Mai 1922.

qui permet aux tiers victimes de poursuivre ce dernier et à celui-ci d'exercer à son tour un recours contre l'exploitant.

Sans doute cette conception des rapports du propriétaire, de l'exploitant et des tiers n'est-elle pas à l'abri de toute critique, car elle permet aisément la fraude : un propriétaire peut faire inscrire au registre le nom d'un exploitant insolvable, simple homme de paille, et se soustraire ainsi à toute responsabilité. Une compagnie, propriétaire de nombreux appareils, pourrait créer une petite société d'exploitation fictive, on inscrirait le nom de cette société sur le registre d'immatriculation et la responsabilité, pratiquement, disparaîtrait.

Mais cette critique repose sur cette idée que le propriétaire est toujours une personne solvable et que l'exploitant ne l'est pas. Or ce postulat de la solvabilité du propriétaire n'est en rien justifié, car il est facile à un propriétaire, pour se soustraire à toute responsabilité, de constituer autant de sociétés à responsabilité limitée, qu'il a d'appareils (pratique autrefois suivie en Angleterre pour les navires).

Par conséquent, même si la loi maintenait le propriétaire solidairement responsable avec l'exploitant en cas de location et indépendamment de toute inscription au registre, la possibilité de se soustraire à cette responsabilité subsisterait.

Nous verrons plus loin comment la Convention de Rome a résolu le problème (1).

★
★ ★

(1) Voir *infra* p. 216.

Qu'est-ce que l'*exploitant* ? Si l'on s'en tient à une pure notion terminologique, c'est celui qui met en œuvre, qui utilise à son profit, qui tire parti... Cette définition met essentiellement en valeur le rôle économique de celui qui dispose de la chose.

Est-ce bien en ce sens que le législateur a employé ce terme ?

On peut, en effet, concevoir de deux manières différentes l'exploitant de l'aéronef : ce peut être en accord avec la définition précédente, la personne qui tire profit de l'aéronef, ce peut être aussi celle qui en a la garde juridique caractérisée par un droit de direction, un pouvoir de commandement.

Cette dernière conception a été exposée tout d'abord par M. Besson (1) et tout récemment développée par M. Kaftal (2).

La responsabilité déclare M. Besson, pèse non sur le propriétaire, mais sur l'exploitant, sur celui qui a la maîtrise juridique de l'aéronef ; c'est « à celui-ci qu'appartiennent le pouvoir de direction et l'autorité, c'est donc lui qui a l'obligation de garde et le devoir de réparer les dommages causés ».

M. Kaftal défend la même thèse en faisant valoir tout d'abord l'argument suivant : « l'article 55 dispose qu'en cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables. Il s'ensuivrait donc que dans ce cas le propriétaire ne serait pas envisagé par la loi comme exploitant. Or il n'y a pas

(1) Besson. Thèse 1927. *La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses*. p. 227.

(2) Kaftal. *La responsabilité pour dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface* p. 4 et suivantes.

« de doute qu'en cas de location, le propriétaire de
« l'aéronef en tire un profit matériel. Si donc on esti-
« mait que par « exploitant » la loi désigne celui qui tire
« profit de l'aéronef, cette désignation aurait dû s'appli-
« quer aussi bien au propriétaire qu'à celui qui a loué
« l'appareil. L'article 55 serait alors inutile, il ne ferait
« que répéter ce qui a été énoncé par l'article 53... ».

Les partisans de la thèse adverse défendue particuliè-
rement par MM. Henri et Léon Mazeaud (1) réfutent
aisément cet argument. Envisageant non plus « les ter-
mes de la loi, mais les solutions qu'elles donnent » et in-
terprétant à leur tour le premier alinéa de l'article 55, ils
font remarquer que si la loi rend solidairement respon-
sables le propriétaire et l'exploitant, c'est précisément
parce que l'un et l'autre tirent profit de l'aéronef. Si in-
génieusement que M. Kaftal sur ce point soutienne la
thèse de l'exploitant-gardien, il n'explique cependant
pas cette solidarité ; le propriétaire et l'exploitant n'ont
pas en même temps la garde de l'aéronef, alors qu'ils en
ont en même temps le profit.

Et comment concilier l'article 49 avec l'article 55, si
l'exploitant est celui qui a la maîtrise juridique de l'aé-
ronef, à qui appartiennent le pouvoir, la direction et
l'autorité ? « Au cas de location d'un aéronef pour plu-
« sieurs voyages successifs ou pour une durée détermi-
« née — déclare l'article 49 — le commandant, le pilote
« et l'équipage restent, sauf convention contraire, sous
« la direction du propriétaire de l'appareil ». Sauf con-
vention contraire, d'après la thèse soutenue par MM. Bes-
son et Kaftal, le propriétaire serait donc le seul « exploi-

(1) H. et L. Mazeaud. Traité théorique et pratique de la res-
ponsabilité civile délictuelle et contractuelle, T. I n° 1374.

tant » puisque gardien, et si les parties en conviennent autrement, c'est le locataire seul qui mériterait le nom d'exploitant. Comment expliquer alors que l'article 55 rendre responsables solidairement et le propriétaire et l'exploitant ?

Comment expliquer surtout que si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire — sauf si l'on réussit à faire la preuve qu'il a commis une faute — soit déchargé de cette responsabilité, lui qui précisément et à moins de convention contraire est le gardien au sens où M. Besson entend ce terme ? (Il faut bien remarquer en effet que pour cet auteur, seule la garde juridique caractérisée par l'autorité et le pouvoir de direction peut fonder la responsabilité ; la simple garde matérielle n'entraînant pas de conséquence juridique. Dans sa conception il ne serait donc même pas possible d'expliquer la responsabilité qui pèse sur le locataire dépouillé aux termes de l'article 49 de la garde juridique, en alléguant qu'il a tout au moins, à défaut du commandement de l'équipage, la garde matérielle de l'aéronef.

A l'appui de sa thèse de l'exploitant-gardien, M. Kaftal a présenté un autre argument fondé non plus sur la lettre de la loi mais sur ses conséquences pratiques, notamment au cas de vol de l'aéronef. Si l'on entend par « exploitant » celui qui tire profit de l'aéronef « qui sera responsable au cas où l'aéronef a été illégalement soustrait à son propriétaire et causera un dommage pendant qu'il sera employé par le voleur ? Il en résulterait que ce n'est plus son « gardien » (propriétaire ou détenteur légitime) mais le voleur, qui en sera responsable, car c'est lui qui en tirera profit et il est indifférent que ce profit soit ob-

« tenu légalement ou illégalement... Les articles 53 et « suivants étant rédigés entièrement en faveur des victimes d'un aéronef, ce serait aller à l'encontre de la « volonté du législateur que d'affranchir de sa responsabilité le propriétaire de l'appareil volé ».

Cet argument n'est pas irréfutable. Le législateur ne paraît pas avoir été guidé uniquement par le souci de protéger les tiers ; sans doute cette préoccupation a-t-elle été l'inspiratrice du principe même de la responsabilité fondée sur le risque, mais elle ne saurait être exclusive du souci de permettre le développement de la navigation aérienne dans des cadres juridiques assez souples. Sur ce point, d'ailleurs, des raisons de droit, indépendamment même de l'utilité pratique, nous le verrons plus loin, paraissent commander, au cas où il est fait usage de l'aéronef à l'insu du propriétaire ou de l'exploitant une solution toute différente de celle que M. Kaf-tal s'efforce d'atteindre par son interprétation des dispositions législatives.

Quelle est, d'après la jurisprudence, la notion de l'exploitant ?

Jusqu'ici les tribunaux n'ont eu à statuer que sur deux espèces assez particulières et dans les éléments qui à leur avis caractérisent en ces cas l'exploitant, ils paraissent avoir mêlé l'une et l'autre conception.

Voici quels étaient les faits de la première espèce : Au cours d'une fête d'aviation organisée le 27 Mai 1928, à Orly, par l'Union des pilotes civils de France, un avion appartenant à l'Etat et conduit par le second-maitre de la Marine Mingan qui prenait part à un concours d'atterrissage, hélice calée, faisant partie du programme du meeting, vint tomber sur les spectateurs placés en bor-

de la piste et blessa le fils du demandeur, le jeune Cornillon. Cornillon assigna devant le Tribunal civil de la Seine l'Union des Pilotes Civils de France, l'Etat (Ministre de la Marine) et le pilote Mingan. Le Tribunal (1) déclara l'Union des Pilotes civils de France responsable « attendu que l'Union des Pilotes Civils de France
« doit être considérée, aux termes de la loi du 31 Mai
« 1924 comme l'exploitante de l'avion qui a occasionné
« le dommage : 1° parce qu'elle a organisé le meeting,
« ainsi que ses statuts l'y autorisaient en leur article 2 ;
« 2° qu'elle a sollicité le concours des pilotes des mai-
« sons de constructions aéronautiques, de l'aviation mi-
« litaire et accepté leur collaboration à la fête ; 3° qu'elle
« a demandé et obtenu les autorisations requises tant du
« service de la navigation aérienne que du préfet de
« police ; 4° qu'elle a pris toutes les mesures utiles pour
« faire assurer le service d'ordre et l'a payé ; 5° qu'elle
« a établi le programme de la manifestation et donné
« les instructions nécessaires à son exécution ; 6° que
« pour la circonstance, elle a contracté, à la C^{ie} *La Paix*
« une assurance contre les accidents pouvant être cau-
« sés aux tiers ; 7° qu'elle a fixé et fait payer aux spec-
« tateurs un droit d'entrée, encaissant toutes les recettes
« et réglant toutes les dépenses de cette journée d'avia-
« tion... »

Dans une deuxième espèce (2), analogue à la précédente, mais où l'Etat n'avait même pas prêté d'avion, s'étant borné à donner les autorisations administratives

(1) Tribunal civil de la Seine (1^{re} Chambre 17 Février 1930).

(2) Tribunal Civil de la Seine (1^{re} Chambre) 2 Décembre 1930. Dame Vve de Klairval, la Cie d'Assurances *La Prévoyance* et la Société Public Consortium Cinéma c/ Ministre de l'Air et Aéronautique Club de France.

nécessaires, ce fut encore l'association organisatrice qui fut déclarée responsable en tant qu'exploitant.

On ne pouvait envisager l'élément économique du paiement d'un droit d'entrée, mais on prit en considération que les « cartes d'invitation à la manifestation étaient libellées au nom de l'Aéronautique Club de France et signées par son Président et par son Secrétaire ».

Par conséquent, dans les deux cas l'élément de profit, soit pécuniaire, soit moral a été pris nettement en considération ; mais bien d'autres éléments sont intervenus pour définir l'exploitant, notamment le fait que l'une et l'autre association avaient organisé le meeting, organisé le service d'ordre et avaient même contracté une assurance envers les tiers, ce qui semble faire intervenir ici également la notion de garde.

Et il paraît en effet un peu artificiel d'opposer dans la définition que nous recherchons les deux notions de garde et de profit, elles se complètent en réalité. Sans doute l'exploitant paraît-il être essentiellement, en accord avec le sens même de ce terme et avec la notion de risque qui constitue le principe même de la responsabilité en notre matière, celui qui tire profit de l'aéronef. Mais il est incontestable que les questions d'organisation, de surveillance, de garde matérielle, peuvent et doivent parfois dans des hypothèses complexes aider à préciser les contours de ce personnage juridique encore mal défini, dans cette sphère nouvelle de la responsabilité fondée sur le risque.

★ ★

Si l'aéronef est volé ou si de quelque autre manière, il en est fait usage à l'insu du propriétaire ou de l'ex-

exploitant, quelle est la personne responsable au cas de dommages à la surface ?

Certaines lois étrangères répondent à la question. La loi française est muette sur ce point. Aussi ne peut-on résoudre le problème qu'en se référant à l'opinion de la doctrine et aux solutions de la jurisprudence en droit commun, quand un dommage est causé aux tiers par une automobile perdue ou volée, ou dont un préposé use à l'insu de son patron.

Les auteurs, tout en s'accordant à dire que la présomption de faute édictée par l'article 1384, alinéa 1^{er} pèse sur le « gardien » de la chose qui a causé le dommage, diffèrent dans leurs conceptions du « gardien » et nous retrouvons ici dans le domaine même de la garde, la controverse que suscitait la définition de l'exploitant : le gardien est-il celui qui a le droit de direction, la maîtrise juridique, ou bien celui qui utilise la chose, qui en tire profit ? Le gardien est-il celui qui a sur la chose un pouvoir de droit ou un pouvoir de fait ?

Pour MM. H. et L. Mazeaud (1) le gardien « est celui qui a sur la chose un droit de direction, qu'il exerce ce droit par lui-même, qu'il le fasse exercer par ses préposés ou qu'il ne l'exerce pas. Il suffit qu'il ait un pouvoir juridique sur la chose sans qu'on ait à rechercher s'il en use, ni comment il en use ». Au cas de dommage causé pendant que la voiture est entre les mains du voleur, ces auteurs décident que le propriétaire doit rester responsable (2) « le voleur n'ayant aucun droit de direction sur l'automobile » et ils citent à l'appui de leur thèse un

(1) Voir op. cit. p. 805, t. 1.

(2) Id... p. 809.

arrêt du Tribunal de la Seine du 25 Mars 1925 (1). MM. Besson, Lalou, Dallant, tout en reconnaissant que le propriétaire demeure gardien de la voiture, l'exonèrent de toute responsabilité, car, disent-ils, le fait du voleur c'est le fait d'un tiers, et la présomption édictée par l'article 1384, alinéa 1^{er} tombe devant la preuve du fait d'un tiers. La Chambre des Requêtes dans un arrêt du 1^{er} Mai 1929 a appliqué cette thèse. Mais MM. H. et L. Mazeaud la réfutent (2). « Le fait d'un tiers — disent-ils — n'est
« une cause de libération du gardien qu'à la condition
« de présenter les caractères du cas fortuit. Alors de
« deux choses l'une : ou bien la dépossession dont le
« propriétaire a été victime était imprévisible et irrésis-
« tible, il y a cas fortuit ; dans ce cas tout le monde
« est d'accord pour exonérer le propriétaire-gardien ;
« ou bien, et c'est toujours dans cette situation qu'ont
« statué les arrêts, le propriétaire n'est pas à même de
« démontrer l'existence de la force majeure : alors il ne
« peut être question de l'exonérer : le fait du tiers ne
« le libère pas ».

M. Dallant (3) fait d'ailleurs justement remarquer « que malgré son habileté, ce raisonnement est inexact, parce que si l'on apprécie le caractère fortuit d'un événement d'après l'influence qu'a pu avoir sur lui la faute de l'agent dont on envisage la responsabilité, il faut aller jusqu'au bout de ce point de vue, ce qui oblige fatalement à quitter le domaine de la présomption et à se demander si la négligence qu'on impute au gardien présente un rapport de causalité avec l'événement qui a produit le dommage ».

(1) Gazette du Palais 1925.2.81.

(2) T. I p. 810, op. cit.

(3) Note sous Cour Paris 5 Décembre 1925 S. 1929 II p. 95.

Aussi paraît-il plus satisfaisant d'adopter le système si clairement présenté par M. Ripert (1) : « La présomption de faute de l'article 1384, alinéa 1^{er} ne repose pas sur la propriété ou l'usage de la chose ; elle repose sur le défaut d'accomplissement de l'obligation légale de garder la chose dangereuse que l'on emploie. Dès lors, si la chose a été perdue ou volée, il ne peut plus y avoir d'obligation légale de la garder. La responsabilité du propriétaire ou de l'usager ne disparaît pas nécessairement, mais la question à envisager est toute différente ; *il s'agit uniquement de savoir s'il y a eu négligence de sa part ayant permis le vol de la chose* ».

Cette thèse se rapproche de l'opinion soutenue par M. Savatier (2) qui fondant la responsabilité sur le profit, estime que « le propriétaire de l'automobile n'en perd la garde juridique que lorsqu'il la confie à un personnage indépendant et dans l'intérêt de celui-ci... le voleur entendant se comporter comme propriétaire assume par là-même les risques de la chose dont d'ailleurs il profite seul ». Mais le raisonnement de M. Ripert paraît plus conforme à la théorie traditionnelle de la faute, négligeant l'élément de profit — qui serait plus opportunément invoqué dans un système de responsabilité fondé sur le risque — il envisage simplement la garde matérielle, le pouvoir de fait sur la chose, comme générateurs d'obligation : c'est le voleur qui est responsable, si c'est par sa faute qu'un tiers a pu s'emparer de son véhicule.

En somme la présomption de responsabilité de l'ar-

(1) Note Ch. Civ. Cass. du 21 Février 1927. D. 1927.1.99.

(2) Note Dalloz. 1931.1.49.

ticle 1384 cesse de peser sur lui, et il ne peut plus être déclaré responsable qu'en vertu de l'article 1382, si l'on prouve qu'il a commis une faute.

Sans doute pourrait-on encore objecter à cette théorie, que le lien de causalité entre la faute commise par le propriétaire ou le gardien en titre et le dommage causé, manque : la faute commise par le volé ne serait pas nécessairement la cause de l'accident ou du moins n'en serait pas la cause unique. Mais ce serait oublier que pour la jurisprudence française, fidèle à la théorie de la faute, et s'écartant des théories trop subtiles établies pour résoudre le problème à peu près insoluble de la causalité, il suffit que la faute figure parmi les causes du dommage (1) ou plus précisément qu'il soit établi que sans elle le dommage ne se serait pas réalisé (2).

Sur cette question de la responsabilité en cas de vol, la jurisprudence est divisée.

Les tribunaux judiciaires ont rendu des arrêts dans les deux sens et la Cour de Cassation ne s'est pas encore nettement prononcée sur ce point. D'après certaines décisions, celui qui a la garde juridique de la chose (propriétaire, détenteur) continue à « être présumé responsable, et il ne peut s'exonérer que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure (3), ou encore par la preuve d'une faute caractérisée du conducteur de l'automobile volée. La Cour de Paris (4) s'exprime ainsi : « considé-

(1) Planiol T. II.

(2) Mazeaud p. 810 T. I. op. cit.

(3) Trib. Civil de la Seine. Gazette du Palais 2^e sem. 1925 p. 81 (précité).

(4) Cour Paris 5 Décembre 1925, Gazette Palais 1926.I.320. en ce sens : Gardenat et Ricci. De la responsabilité civile p. 630.

« rant que le fait que l'accident a eu uniquement pour
« cause *l'imprudence de celui qui conduisait la voiture*
« *volée*, doit nécessairement faire écarter la présomp-
« tion de responsabilité de celui qui avait la voiture
« sous sa garde, considérant que cette voiture n'aurait
« peut-être pas été aux mains d'un tiers si L... avait
« été plus diligent dans la surveillance de sa voiture.
« Mais que cette négligence n'a pas été la cause de l'ac-
« cident dont se plaint Stepinski, puisque l'accident a
« été causé uniquement par l'imprudence du tiers qui
« s'était emparé de la voiture ; *qu'il n'y a pas de rela-*
« *tions directe de cause à effet entre la négligence repro-*
« *chée à L... et le choc qui a occasionné les blessures de*
« S... qu'on ne peut substituer la responsabilité de L...
« à celle du conducteur de la voiture volée, qui est cer-
« tainement engagée, que L... préposé de la compagnie
« ne peut à raison d'une négligence comme gardien de
« la voiture être rendu civilement responsable aux ter-
« mes des articles 1382 et 1384 des conséquences d'un
« accident occasionné uniquement par la faute d'un
« tiers ». Ces motifs ne laissent pas d'être assez étranges
car on conçoit difficilement pourquoi la négligence avé-
rée du gardien de droit, cesserait d'être considérée
comme cause du dommage lorsque le voleur commet
dans la conduite du véhicule dérobé une faute caracté-
risée, alors que le gardien resterait présumé responsable
(sans qu'il y ait même à rechercher s'il a été négligent)
au cas où la cause immédiate de l'accident serait indé-
terminée ; la faute dans la garde subsiste toujours ; la
conduite défectueuse du véhicule par le voleur ne cons-
titue pas en ce qui concerne l'obligation de garde du
propriétaire ou du détenteur un cas de force majeure ;

la négligence du gardien n'en reste pas moins, en effet, la cause occasionnelle de l'imprudence du voleur.

D'autres juridictions au contraire, telles la Cour de Nancy, 10 Juillet 1931 (D. H. 1932, Somm. p. 28), la Cour de Nîmes (arrêt du 19 Mars 1928, D. H. 1928, p. 375), considèrent que « l'obligation de garde et la présomption qu'il y a été manqué ne subsistent plus, lorsque par suite du vol de la chose, le gardien a été mis dans l'impossibilité d'exercer sur elle la surveillance et de lui donner les soins qu'elle comporte ».

La Cour de Cassation ne paraît pas avoir encore tranché cette controverse.

Par contre, le Conseil d'Etat, dans un arrêt récent du 6 Mai 1932 (1) a décidé que « le propriétaire ne saurait se prévaloir, comme d'une cause d'exonération de sa responsabilité, de ce que l'automobile lui a été dérobée, *alors qu'il n'établit pas qu'il ait pris toutes les précautions nécessaires pour que sa voiture se trouvât normalement à l'abri d'un vol*, ni par suite, qu'il en ait été dépossédé dans des circonstances pouvant être assimilées à un cas de force majeure ».

Par conséquent, à partir du vol le propriétaire n'est plus considéré comme gardien, mais il n'est pas pour autant à l'abri de toute responsabilité ; il reste **responsable** si c'est par sa faute qu'un tiers a pu s'emparer de sa voiture.

En jugeant ainsi, le Conseil d'Etat ne s'est reporté à

(1) Dalloz Recueil mensuel 2^e cahier 1933 p. 57. Espèce Seillier....

aucun texte du Code civil, n'a invoqué aucune des théories appliquées par la jurisprudence judiciaire ; n'étant liée par aucun texte législatif (1) il est loisible à la haute juridiction administrative de juger selon ce que l'équité ou l'intérêt général lui paraissent exiger.

Cet arrêt est important car pour la première fois dans cette espèce le Conseil d'Etat a statué sur la responsabilité en cas de vol d'automobile. La solution qu'il donne paraît particulièrement intéressante puisque dégagée de toute suggestion jurisprudentielle ou législative, et ne visant qu'à l'équité, elle se trouve appliquer la théorie présentée par M. Ripert, qui paraît la plus conforme aux principes généraux du droit de la responsabilité.

Telles sont donc en ce qui concerne les accidents d'automobile, l'opinion de la doctrine et les décisions de la jurisprudence. Quelle solution faut-il adopter dans le domaine du droit aérien ?

Comme nous l'avons vu, ce n'est pas l'obligation de garde elle-même, de quelque façon qu'on la conçoive, se perpétuant même après le vol, qui peut fonder la responsabilité du propriétaire ou du détenteur, mais la faute commise dans la perte de la chose, et il ne semble pas qu'il faille donner à la théorie du risque instaurée par la loi de 1924 une application trop extensive.

Peu importe donc en ce qui concerne la solution à adopter en cas de vol, pour notre matière, que l'on entende le terme exploitant dans le sens de « gardien », ou qu'on le définisse par le bénéfice tiré de la chose ; cette distinction paraît assez vaine car il est bien difficile de

(1) Arrêt Blanco Tribunal Conflit 8 Février 1873.

séparer les deux éléments si l'on veut rester dans la vérité des faits et du droit.

En pure logique et si l'on veut interpréter strictement les textes on est conduit à tenir le raisonnement suivant : le propriétaire et l'exploitant sont responsables solidai-
rement, sauf si le contrat de location est inscrit au registre d'immatriculation, or, le vol ne peut donner lieu à inscription, les tiers ne possédant aucun moyen d'identifier l'auteur du dommage, le propriétaire ou l'exploitant régulier doit donc demeurer solidairement responsable avec le voleur des dommages causés par l'aéronef qui lui appartient. Mais ne serait-ce point là donner à la théorie du risque une application par trop extensive et sacrifier un peu hâtivement l'activité à la sécurité ?

On conçoit que le propriétaire, qui à moins de convention contraire conserve la direction de l'équipage, qui en tout cas continue à tirer un bénéfice de son aéronef puisqu'il perçoit le prix de la location, reste solidairement responsable avec le locataire des dommages causés ; mais sur quel motif fonder la responsabilité d'un propriétaire privé du profit de la chose s'il n'en a point par sa faute perdu la garde ?

Sans doute pourrait-on dire nous sommes ici dans le domaine du risque et l'argumentation qui valait pour les accidents d'automobiles soumis à l'article 1384 du Code civil ne peut plus avoir cours ici ; il n'y a pas lieu de faire intervenir la notion de faute au cas de vol de l'aéronef, puisque cette notion est précisément opposée au système de responsabilité établi par la loi du 31 Mai 1924.

Mais ce serait là s'arrêter à un examen superficiel et de la loi du 31 Mai 1924 et de la théorie du risque.

D'une part, en effet, la notion de faute n'est pas absente de cette loi, puisque la faute de la victime influe sur la responsabilité de l'auteur du dommage (1), puisque le propriétaire même après l'inscription du contrat de location au registre d'immatriculation reste responsable si le tiers établit une faute de sa part (2) ; d'autre part, le législateur a voulu protéger les tiers contre le risque exceptionnel de l'aviation tout en sauvegardant le développement du nouveau mode de locomotion ; il a cherché à concilier le légitime souci de la sécurité des tiers avec cette activité nouvelle. Initiative, sécurité, tels sont en quelque sorte les deux pôles entre lesquels la loi sur la navigation aérienne, essaie de réaliser un équilibre. Le système de la responsabilité fondée sur le risque n'a point pour but d'entraver les activités nouvelles, mais d'en compenser et d'en limiter les dangers en épargnant à la victime de supporter les conséquences des cas de force majeure, des cas fortuits, des accidents dont la cause est inconnue. Et il semble bien que ce serait accroître considérablement l'insécurité juridique du propriétaire ou de l'exploitant d'aéronef que de le déclarer responsable de plein droit des dommages causés par son aéronef, alors même qu'il n'en a plus ni la garde ni le profit.

Aussi faut-il adopter, en droit aérien, la solution à la fois si équitable et si conforme aux principes de notre droit, donnée par la jurisprudence administrative : le propriétaire ou l'exploitant détenteur de l'aéronef sont solidairement responsables avec l'exploitant irrégulier de tout dommage causé aux tiers par l'aéronef dont il

(1) Art. 53.

(2) Art. 55.

fait usage au moment de l'accident, sauf s'ils ont pris les précautions nécessaires pour en éviter l'usage illégitime.

C'est d'ailleurs la solution adoptée, nous le verrons plus loin, par la Convention de Rome (1) ; c'est celle à laquelle sont invitées à se rallier aux termes mêmes du premier vœu figurant à l'acte final de la 3^e Conférence internationale de droit privé aérien, les diverses législations nationales.

B. *Les lois étrangères.*

Allemagne. — Aux termes de l'article 19 de la loi du 1^{er} Août 1922, la responsabilité incombe au détenteur de l'aéronef. Il n'est pas nécessaire que celui-ci soit en même temps propriétaire. On n'a pas jugé utile de donner une définition légale du détenteur qui désigne aussi la personne responsable du dommage causé par un animal ou une automobile. Il semble que ce terme corresponde, en général, à ce qu'en France on entend par « exploitant ». Une jurisprudence constante du Reichsgericht en a donné la définition suivante : Le détenteur est celui qui use de l'aéronef pour son propre compte au moment de l'accident (2).

« Si quelqu'un se sert de l'appareil à l'insu et sans l'assentiment du détenteur, c'est à celui qui se sert de la chose qu'incombera la réparation du dommage, aux

(1) *Infra.*

(2) « Halter » ist, wer das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls für eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die schen Gebrauch Voraussetzung (R. G. 93.223).

lieu et place du détenteur. Le détenteur reste tenu de la réparation du dommage à côté de l'auteur, si c'est par sa faute que celui-ci a pu se servir de l'appareil ». (Article 19, alinéa 2).

Bulgarie. — D'après la loi bulgare du 23 Juillet 1925 (art. 22), c'est le propriétaire qui est responsable. « Toutefois, si l'aéronef est utilisé sans consentement, le propriétaire de l'aéronef est dégagé de toute responsabilité, laquelle incombe entièrement à celui qui s'en est servi indûment ».

Par conséquent, la loi bulgare ne réserve même pas la responsabilité du propriétaire au cas où l'usage illicite de l'aéronef est dû à sa propre faute.

Brésil. — Le décret du 22 Juillet 1925 approuvant le règlement sur la navigation aérienne, applique à la responsabilité du pilote et de l'armateur les règles du Code civil, article 89. Si l'aéronef a été affrété, il y a responsabilité solidaire du propriétaire et de l'armateur. Cependant — solution analogue à celle de la loi française — si le contrat d'affrètement a été régulièrement inscrit au Registre des immatriculations et porté ainsi à la connaissance des tiers, le propriétaire ne sera responsable que si une faute est prouvée à son encontre (art. 86).

Chili. — Le décret du 15 Mai 1931 établit une responsabilité solidaire du propriétaire, du locataire, du commandant de l'appareil et de l'auteur du dommage.

Nous avons vu précédemment que ce terme « auteur du dommage » pouvait désigner un passager, il peut s'appliquer aussi à celui qui utilise indûment l'aéronef. D'après la législation chilienne, le propriétaire, le locataire, le voleur sont donc solidairement responsables.

Danemark. — La loi danoise du 1^{er} Mai 1923 stipule simplement la responsabilité de la personne qui possède l'aéronef ou de celle qui emploie l'aéronef pour le compte du propriétaire.

Finlande. — Le propriétaire est seul responsable.

Grande-Bretagne. — En principe, la responsabilité est encourue par le propriétaire de l'avion. Toutefois l'article 2 de la section 9 de la loi de 1920 stipule que le propriétaire est déchargé de toute responsabilité, et le locataire déclaré seul responsable au cas où l'aéronef est donné en location pour une période de plus de 14 jours et où aucun pilote, commandant, navigateur ou employé affecté au maniement de l'appareil ne reste au service du propriétaire.

Hongrie. — Le propriétaire et le pilote de l'aéronef sont responsables. Aux termes de l'article 19 du décret du 30 Décembre 1922, au cas où le dommage est causé alors que l'aéronef est utilisé à l'insu du propriétaire ou du pilote, seule la personne qui profite de son usage est responsable.

Italie. — Aux termes de l'article 40 du décret-loi du 20 Août 1923, le propriétaire, l'exploitant et l'auteur du dommage sont solidairement responsables. Par conséquent, au cas où l'aéronef est utilisé à l'insu du propriétaire et de l'exploitant ceux-ci n'en restent pas moins solidairement responsables avec la personne qui l'utilise indûment. Il est vrai que hors le cas de jet, cette responsabilité n'est pas fondée sur le risque.

Mexique. — Le propriétaire de l'aéronef est présumé responsable.

La personne qui exploite l'aéronef à l'insu du propriétaire est seule responsable.

Au cas de location de l'aéronef pour une exploitation commerciale, le propriétaire est solidairement responsable avec l'exploitant, à moins que la location n'ait été dûment notifiée aux autorités compétentes.

Norvège. — Aux termes de l'article 37 de la loi du 7 Novembre 1923, le propriétaire est seul responsable.

Pologne. — C'est le propriétaire de l'aéronef qui est en principe responsable. Mais au cas de location de l'aéronef, si la location est inscrite au Registre national des aéronefs, c'est l'exploitant de l'aéronef qui est responsable.

Au cas où l'aéronef est employé illégalement et sans le consentement de son propriétaire, c'est le détenteur illégitime qui est responsable. « Toutefois, si l'utilisation, illégale de l'aéronef n'a pas été effectuée contre le gré de son propriétaire, ce dernier et le détenteur illégal seront alors responsables solidairement » (1).

Salvador. — C'est le propriétaire de l'aéronef qui est responsable.

Siam. — C'est le propriétaire de l'aéronef qui est en principe responsable.

Mais le passager est responsable du dommage causé par la chute ou le jet d'objets, s'il a agi avec intention malicieuse, volontairement ou par négligence, et de tout autre dommage, s'il est causé par sa faute ou la non-observance des règlements qui ont été portés à la connaissance des passagers (2).

Suède. — Aux termes de la loi du 26 Mai 1922, le propriétaire est en principe responsable (art. 1^{er}).

« Si une personne emploie un aéronef pour un vol

(1) Kaftal. Responsabilité pour dommages.....

(2) Section 116 de la loi B. E. 2465 de 1922 modifiée.

sans avoir la permission de son propriétaire, elle aura à répondre à la place du propriétaire de tout dommage causé par ledit vol » (art. 3).

Toute personne qui détient un aéronef avec la permission du propriétaire et qui a aussi l'autorisation de nommer le pilote ou le commandant de l'aéronef « sera « solidairement responsable avec le propriétaire et à « titre égal, de tout préjudice ou dommage qui peut « être causé par l'emploi de l'aéronef, avec faculté pour « le propriétaire de se retourner contre le détenteur « pour lui réclamer les dommages-intérêts qu'il aura « payés. La même disposition sera applicable si le détenteur de l'aéronef tout en n'ayant pas l'autorisation de « nommer le pilote ou le capitaine, a agi comme s'il la « possédait » (art. 4) (1).

Suisse. — Aux termes de l'article 26 de l'Arrêté du Conseil Fédéral du 27 Janvier 1920 (2), sont responsables : 1° le titulaire du permis de navigation établi pour l'aéronef ; 2° celui qui a la maîtrise de l'appareil. Ces personnes sont responsables des dommages causés par les occupants de l'aéronef ; elles ont contre ces derniers, un droit de recours.

Tchécoslovaquie. — Aux termes de l'article 29 de la loi sur la navigation aérienne du 8 Juillet 1925 (3), la réparation du dommage incombe : « au possesseur et à « l'aéronaute responsable de la conduite de l'aéronef et « à défaut du possesseur, au propriétaire ou à tout co-« propriétaire.

« Si l'aéronef, au moment où le dommage a été causé

(1) R. J. I. L. A. — Mai 1924, p. 222.

(2) Id. Mars 1922, p. 141.

(3) Id. Juillet 1926, p. 363.

« était à l'entière disposition d'un tiers, sont responsables outre les personnes déjà citées, tous ceux qui ont « disposé de l'aéronef.

Enfin, « si au moment où le dommage a été causé, l'aéronef, par une circonstance contraire à la loi était « soustrait à la libre disposition du possesseur ou du « propriétaire ou des personnes énumérées à l'article 2, « toutes les personnes qui disposaient de l'aéronef deviennent en leur lieu et place, responsables du dommage si on peut leur imputer une faute dans la garde « insuffisante de l'aéronef ».

U. R. S. S. — Aux termes de l'article 57 du Code de l'Air du 27 Avril 1932 le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables.

Yougoslavie. — Aux termes de la loi du 21 Février 1928, la responsabilité incombe au propriétaire de l'aéronef. Au cas de location de l'aéronef pour une courte durée, le propriétaire et le locataire sont solidairement responsables. Au cas de location pour une longue durée, le propriétaire n'est responsable que s'il a commis une faute.

SECTION III

L'Instrument du dommage

Loi Française

Quels sont les appareils qui donnent lieu à l'application de la loi du 31 Mai 1924 ? Que faut-il entendre par « aéronef » ?

Aux termes de l'article 1^{er} « sont qualifiés aéronefs pour l'application de la présente loi, tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs ». La

loi n'exige qu'une seule de ces deux conditions pour qu'un appareil soit qualifié d'aéronef. En application de ce principe, le tribunal de Vitry-le-François, dans un jugement du 20 Octobre 1932 (1), a pu déclarer qu'un planeur, appareil de vol à voile, s'il n'est pas capable de s'élever dans les airs par ses propres moyens (il doit être lancé au moyen d'un sandow ou remorqué par un aéroplane) doit être cependant considéré comme un aéronef puisqu'une fois projeté dans les airs, il peut s'y maintenir et circuler. Sans doute le planeur ne circule pas aussi librement dans les airs que l'aéroplane, il est tributaire des courants de l'atmosphère, qui le portent. Cependant les pilotes qui savent choisir l'heure et l'altitude convenables peuvent se diriger selon leur gré (2) : « circuler c'est se mouvoir d'une façon continue en revenant à son point de départ » et dans un sens plus large « se transporter d'un endroit à un autre », si le plus souvent les planeurs volent en ligne droite, rien ne les empêche cependant de revenir à leur point de départ.

Aussi le jugement du tribunal de Vitry-le-François paraît-il conforme à la réalité des faits. Les planeurs sont donc soumis à toutes les dispositions de la loi du 31 Mai 1924 et notamment en l'espèce qui se présentait devant le tribunal, il a été jugé qu'un spectacle public de vol à voile est soumis à toutes les prescriptions exigées par l'article 23 de la loi du 21 Mai 1924 (3), au même

(1) Gazette du Palais, Déc. 1932, N° 12, p. 820 (note).

(2) Kaftal *Responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface* p. 7.

(3) Art. 23 : les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec une autorisation donnée par le préfet après avis du maire. Si l'épreuve consiste dans un trajet comportant plusieurs atterrissages successifs, l'autorisation est donnée par le Ministre de l'Intérieur.

titre qu'un spectacle public d'avions ou d'hydravions ou de dirigeables, appareils qui peuvent à la fois s'élever et circuler dans les airs par leurs propres moyens.

D'ailleurs, aux termes de la Convention de 1919, à laquelle la France conforme sa législation, les ballons captifs et les cerfs-volants doivent être considérés comme aéronefs, cependant ils ne peuvent à vrai dire ni s'élever, ni circuler dans les airs, par leurs propres moyens, ils ne peuvent que s'y maintenir. La définition de l'aéronef telle qu'elle a été donnée par la loi, si on la complète et précise par l'annexe *d* (1) de la Convention de 1919, est donc très large : elle comprend tous les plus lourds ou les plus légers que l'air qui peuvent s'élever, circuler ou se maintenir dans les airs par leurs propres moyens.

C'est pourquoi les parachutes ne sauraient être considérés comme aéronefs : ils sont incapables de s'élever ou de circuler dans les airs, ils ne servent qu'à diminuer la rapidité de la chute des corps.

D'autre part, aux termes de l'article 2 « les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public qui échappent aux dispositions établies par la loi de 1924, « sont soumis à l'application des règles relatives à la responsabilité ».

L'expression « aéronefs exclusivement affectés à un service public » désigne les aéronefs de douane et de police et les aéronefs postaux.

Lois étrangères

La loi tchécoslovaque, dans son article 6, donne une énumération très large comprenant ballons captifs et

(1) Annexe. Définition : « Le terme aéronef comprend les ballons captifs ou libres, les cerfs-volants, les dirigeables, et les aéroplanes ».

libres, ballons à moteur, « drachens », ballons dirigeables et tous appareils de vol au sens exact du mot (aéroplanes, hydravions, hélicoptères, etc...).

La loi allemande entend par aéronef « les dirigeables, aéroplanes, ballons, cerfs-volants et tous autres appareils construits pour se mouvoir dans les airs ».

En Grande-Bretagne, le *Consolidated Order* 1923, N° 1508, dans son article 31, indique que le terme « aéronef » désigne tous les ballons captifs ou libres, les cerfs-volants, les dirigeables et les avions, excluant ainsi de l'application de la législation aérienne les planeurs et les parachutes.

La loi suédoise ne diffère de la loi anglaise que par l'exclusion des cerfs-volants.

La loi danoise donne une énumération plus restrictive ne comprenant que « les aéroplanes (de terre et de mer), les dirigeables et les ballons libres ».

La définition de la loi polonaise est assez particulière considérant comme aéronefs (art. 6) « les ballons dirigeables, avions, planeurs et tous autres appareils capables de voler dans les airs et de transporter des voyageurs et des marchandises » (1). On peut en rapprocher la définition de la loi mexicaine : « Sont considérés comme aéronefs tous les appareils capables de voler au

(1) Selon la conception exposée par le Professeur Ambrosini, dans son article *Notion technico-juridique de l'aéronef*, cette définition serait la plus rationnelle. A son avis, sans l'aptitude au transport d'objets ou de personnes « une machine même capable de s'élever ou de circuler dans l'air, ne pourra être considérée comme un aéronef, car elle ne peut constituer le moyen avec lequel on exploite la navigation aérienne, c'est-à-dire la chose qui forme essentiellement l'objet du droit aérien ».

moyen de la sustentation statique ou dynamique de l'air et destinés au transport de personnes ou de choses » (1).

★ ★

En ce qui concerne l'application de la règle de responsabilité aux aéronefs appartenant à l'Etat, la plupart des lois ne contiennent aucune indication.

Cependant, l'arrêté du Conseil Fédéral suisse dans son article 29 prévoit que « la Confédération est responsable, dans les termes de l'article 26, des dommages causés par les aéronefs qui sont sa propriété ou qui sont mis en service par elle, de même que des dommages causés par leurs pilotes ou leurs occupants ».

L'« Air Navigation Act », au contraire, dispose dans sa section 18, que la loi aérienne ne s'applique pas « aux aéronefs appartenant à Sa Majesté ou exclusivement affectés à son service ».

SECTION IV

Le fait dommageable

Après avoir défini l'instrument du dommage, il nous faut maintenant étudier le fait dommageable et rechercher les cas dans lesquels les tiers pourront se réclamer des dispositions des différentes lois sur la navigation aérienne.

Les dommages auxquels sont exposés les habitants de la surface par suite de l'exercice de la navigation aérienne, peuvent être dûs à des causes très différentes : le premier exemple de dommage qui vienne à la pensée est celui de l'accident brutal : la chute de l'avion dans une rue, sur des habitations, dans un champ ; ce peut

(1) Art. 3, loi citée sup. p. 50.

être aussi l'atterrissage dans une propriété privée ; ce peut être encore la chute d'objets qui se détachent eux-mêmes de l'aéronef ou qui en sont jetés ; enfin, en dehors de tous ces accidents, de ces faits anormaux, ce peut être la gêne causée aux terriens par le fait même du survol, par l'exploitation normale d'une ligne aérienne, ou l'existence d'un aérodrome à proximité d'une propriété.

Nous commencerons par l'étude de cette dernière hypothèse où la cause du dommage provient de l'exploitation normale de l'aéronef ; elle est en effet capitale car elle pose l'important problème du conflit du droit de propriété avec le droit de circulation dans l'espace aérien.

1°) *Le survol des propriétés*

A) *Loi française*

Le point de savoir si les propriétaires du sol gênés par le survol des aéronefs ont droit à réparation, pose la question préalable du droit de libre circulation dans l'espace aérien par rapport au droit de propriété tel qu'il est défini dans les articles 544 et 552 du Code civil. Le survol des propriétés fait naître en effet deux questions distinctes : 1° les aéronefs ont-ils le droit de survoler les propriétés privées ? Quelle est l'étendue du droit de propriété et comment le concilier avec l'usage de l'espace aérien ? Un propriétaire peut-il interdire le survol de sa propriété (question de principe) ; 2° Le propriétaire peut-il obtenir réparation du préjudice qu'il subit par suite de ce survol ? Et quelles seront les conditions de la responsabilité des aviateurs ?

D'une part, conflit entre le droit de propriété et l'exercice de la navigation aérienne ; d'autre part, question de responsabilité.

1°) Droit de propriété et droit de survol

Les articles 544 et 552 du Code civil définissent le droit de propriété et en fixent l'étendue : « La propriété est le droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par la loi ou par les règlements ». « La propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous ».

Alors qu'il n'existait encore en cette matière aucune loi, aucun règlement, aliait-on appliquer strictement la lettre de l'article 552 et permettre ou interdire au gré des propriétaires du sol, le passage des aéronefs au-dessus de telle ou telle partie du territoire ? Et cela en accord avec le vieil adage à forme romaine, d'ailleurs forgé par les glossateurs (1) « *cujus est solum, ejus est usque ad coelum* ».

Selon les termes de M. Josserand (2) le droit de propriété est un de ces droits qui « dénués de limites objectives, ont une propension à tout envahir ».

Fallait-il conclure selon la lettre du Code civil, en l'absence de texte limitant la propriété du dessus, que le droit du propriétaire sur l'espace avoisinant s'étendait jusqu'à l'infini ? Cette interprétation étroite d'un texte, purement abstraite et insouciant des conséquences pratiques, n'a trouvé que peu de partisans ; et la plupart des juristes désireux d'assurer au droit sa fonction sociale, en considération du but à atteindre, interprètent largement l'article 552. Les rédacteurs du Code civil en effet, dans le domaine du droit de propriété comme dans ce-

(1) Voir A. de La Pradelle, *Revue Générale de Droit Aérien* 1932 n° 2.

(2) Note D. 1913 II. 177.

lui de la responsabilité n'avaient pu tout prévoir. Sans doute l'aérostation n'était-elle pas inconnue à cette époque, mais on comprend que de simples vols d'expérience intéressants à titre de curiosité scientifique, mais encore sans utilisation pratique commune, n'aient pas été pris en considération par les rédacteurs du Code. Par suite du développement particulier de l'aviation, comme par suite du développement général du machinisme, l'article 552 se trouvait constituer, comme l'article 1382, une anomalie dans le droit actuel, un anachronisme juridique.

Tels étaient les efforts de la doctrine pour assigner au droit de propriété de justes mesures et adapter la lettre du Code aux nécessités pratiques nées du nouveau mode de locomotion.

La jurisprudence avait déjà eu à statuer à diverses reprises sur la propriété de l'espace aérien, dans des circonstances ne concernant nullement la navigation aérienne mais elle n'était pas unanime dans sa manière de concevoir cette propriété.

C'est surtout par l'application de la théorie de l'abus des droits que la jurisprudence a limité à de justes mesures l'exercice du droit de propriété.

Sans doute le cas où elle a eu à statuer tout en se posant à l'occasion de l'aviation ne la concernait-il pas uniquement et visait-il simplement la limitation du droit de propriété en hauteur. Mais cette décision est importante, car la théorie de l'abus du droit par laquelle elle limite le droit du propriétaire, sera également invoquée, nous le verrons plus loin, pour définir les limites du droit de survol.

Voici quelle était l'espèce soumise au Tribunal : Un

certain Coquerel, propriétaire foncier dont le terrain était mitoyen à celui sur lequel s'élevait un hangar à dirigeables appartenant à Clément-Bayard, avait fait dresser à la limite de son champ, face au hangar, d'immenses carcasses en bois d'une hauteur de 16 mètres elles-mêmes surmontées de tiges de fer pointues hautes de 4 mètres. Le dirigeable *Dupuy de Lôme*, sortant du hangar, vint, sous l'influence du vent s'accrocher aux tiges de fer et déchira son enveloppe. Clément-Bayard poursuivit Coquerel devant le Tribunal civil de Compiègne se fondant sur ce que Coquerel en édifiant ses installations sur son terrain n'avait eu d'autre but que de lui nuire.

Coquerel fit valoir : 1° qu'il n'avait agi que pour protéger son terrain contre le passage du personnel de Clément-Bayard et le piétinement des curieux venant assister aux sorties et aux rentrées d'aérostats ; 2° qu'il était en outre absolument libre de faire sur son fonds, toute construction qu'il lui plaisait.

Le Tribunal de Compiègne déclara Coquerel responsable du préjudice causé à Clément-Bayard, le condamna au paiement de dommages-intérêts et à l'enlèvement des tiges de fer cause du dommage. Attendu que : « le droit de propriété qui apparaît comme le plus complet des droits réels, rencontre cependant des limites dans son champ d'action, qu'en effet n'étant comme tout droit, qu'une faculté accordée à l'homme vivant en société, il se trouve forcément limité dans l'usage qu'en peut faire son titulaire par les devoirs sociaux de celui-ci, tenu en particulier de ne pas l'exercer en vue d'un but autre que celui pour lequel il lui a été reconnu par le législateur, notamment en vue de causer un préjudice à autrui.

Coquerel fit appel de ce jugement, et, devant la Cour d'Amiens, il fit valoir qu'il avait eu en vue un but spéculatif : amener Clément-Bayard à faire l'acquisition de son terrain. Mais, par un arrêt du 12 Novembre 1913, la Cour d'Appel d'Amiens rejeta cette argumentation : « considérant que s'il est loisible au propriétaire d'un fonds de chercher à en tirer le meilleur parti possible et si la spéculation est par elle-même et en elle-même un acte parfaitement licite, ce n'est qu'à la condition que les moyens employés pour la réaliser ne soient pas comme en l'espèce illégitimes et exclusivement pour une intention malicieuse ».

Enfin la Cour de Cassation déclara que les palissades édifiées par Coquerel ne pouvaient constituer « au sens de l'article 647 du Code civil la clôture que le propriétaire est autorisé à construire pour la protection de ses intérêts légitimes ».

Il y avait eu, semble-t-il, de la part de Coquerel un double abus du droit : abus du droit de propriété, abus du droit de spéculation.

Il s'agissait là en somme de simples rapports de voisinage terrestre, mais comme M. Tissot l'a fort bien montré (1) l'aviation a simplement créé des rapports de voisinage inédits. Elle n'a pas fait naître de problème juridique particulier, ni modifié la responsabilité des propriétaires du sol, mais elle a augmenté les occasions de chicane et fourni aux principes existants et notamment à la théorie de l'abus du droit un nouveau terrain d'application : l'espace aérien qui se trouve au-dessus des fonds.

(1) Tissot « De la responsabilité, en matière de navigation aérienne », thèse Paris 1925.

Comment entendre exactement cet abus du droit ? M. Saleilles en a donné un criterium tout subjectif : « étant donné un acte licite en lui-même, par ses conditions extérieures et matérielles, il y a abus du droit s'il est permis de considérer cet acte comme illicite et contraire au droit, uniquement en raison de son but intentionnel, *fraus omnia corrumpit* ». Mais si cet élément intentionnel est important il nous paraît insuffisant à caractériser dans tous les cas l'abus du droit et dangereux d'ailleurs par sa subjectivité même.

Comme l'a très bien souligné le Tribunal de Compiègne dans son jugement : le titulaire d'un droit « est tenu en particulier de ne pas l'exercer en vue d'un but autre que celui pour lequel il a été reconnu par le législateur, notamment en vue de causer un préjudice à autrui ». L'intention malicieuse est une des manières d'exercer un droit dans un but autre que celui pour lequel il a été reconnu par le législateur. Mais la formule doit être entendue dans un sens beaucoup plus général et sans avoir à rechercher s'il y a eu ou non intention malicieuse ; il faut considérer, selon la formule de M. Ripert, que l'auteur d'un acte est responsable dans l'exercice de son droit « s'il n'a agi suivant les circonstances normales de son époque et de son milieu ». Tout acte du propriétaire du sol, même accompli pour se protéger contre la gêne que peut lui causer le survol de sa propriété, s'il est de nature à entraver la navigation aérienne, engage la responsabilité de son auteur ; car la navigation aérienne se range actuellement au nombre des activités normales, elle a acquis, si l'on peut dire, droit de cité, parmi les activités communes, utiles, et sans doute parfois gênantes de notre civilisation actuelle.

2°) Responsabilité

Le criterium de la normalité de l'acte qui paraît mieux encore que l'intention malfaisante, caractériser en notre matière la limite de l'irresponsabilité dans l'exercice des droits, se dégage plus nettement encore dans l'hypothèse inverse, du dommage causé aux propriétaires du sol par l'exercice du droit de survol.

Il arrive souvent, en effet, surtout dans le voisinage des aérodromes, où les évolutions des aéronefs sont très fréquentes, qu'en survolant les propriétés, les aéronefs soient une cause de trouble pour les habitants de la surface, dérangés dans leurs travaux par le bruit des moteurs, par la crainte du danger, et pour les animaux qu'ils effraient, sans parler des atterrissages forcés qui dévastent les récoltes et des dommages causés par l'affluence des curieux piétinant les champs.

La jurisprudence a eu par deux fois à statuer sur ce genre de dommages (1). Elle a conclu chaque fois à la responsabilité des exploitants d'aéronefs et les a condamnés à des dommages-intérêts : mais elle a refusé de leur interdire le survol des propriétés, ni de leur fixer une hauteur minimum de survol. « Le propriétaire ou locataire des terrains au-dessus desquels évoluent quotidiennement les avions d'une école d'aviation sont fondés à réclamer des dommages-intérêts aux directeurs de cette école pour le trouble apporté dans la jouissance et l'exploitation de leurs biens, l'insécurité dont ils sont menacés au cours de leurs travaux et les bruits de nature à effrayer le gibier. Mais ils ne peuvent demander aux

(1) Bertrant — Brinquet — Mange — c/ Farman — Trib. Civ. Seine 6 Juillet 1932. D. 1913.II.17 et Note.

Heurtebise. D. 1914.II.193. Note Lalou.

tribunaux de fixer pour l'avenir la hauteur minima à laquelle les aviateurs devront s'élever, ou les appareils silencieux dont les aéroplanes devront être munis pour voler ». Cela parce qu'on ne peut demander aux tribunaux de fixer pour l'avenir les mesures destinées à prévenir ou à réparer le préjudice futur (1).

Le premier des deux jugements se borne à prononcer une condamnation sans indiquer le motif juridique sur lequel il se fonde. Le deuxième invoque l'article 1382 du Code civil. Cependant, il ne semble pas qu'il y ait eu réellement en aucun cas faute de la part des aviateurs, car dans les deux espèces il s'agissait de plaintes de propriétaires voisins d'aérodromes et c'est au départ et à l'atterrissage que les aviateurs contraints de voler à basse altitude se trouvaient devenir auteurs de dommages pour les habitants de la surface.

La faute telle qu'elle a été envisagée ici paraît donc revêtir un caractère absolument objectif : il y a faute parce qu'il y a préjudice; l'exercice du droit de survol devient source de responsabilité parce qu'il cause un dommage à autrui, indépendamment de toute intention nocive et de toute maladresse. Mais une telle opinion sans autre précision risquerait d'influer dangereusement sur ce droit de survol qui selon les circonstances et sans aucune intervention de la part de ses titulaires prendrait un caractère fautif et deviendrait source de responsabilité.

Selon les termes de M. Tissot (2), une telle opinion « ne permet pas de préciser, si dans toutes les situations, la

(1) Sur cette question particulière et en sens contraire voir Demogue, *Revue trimestrielle* 1912, page 735.

(2) *Op. cit.*

réparation des dommages doit être la même, et si l'importance de ces dommages ne fait pas varier la responsabilité de leurs auteurs. Une opinion s'est fait jour en doctrine à l'aide de laquelle on peut résoudre ces difficultés. Elle maintient le principe de la responsabilité objective : celui qui crée un risque pour autrui doit supporter les conséquences fâcheuses de son acte de même qu'il en garde les bénéfices. Mais elle modère ce principe en le nuancant de la façon suivante : « le titulaire du droit ne peut être considéré comme l'auteur responsable de l'acte que s'il n'a pas agi suivant les circonstances normales de son époque et de son milieu ». En effet, la seule théorie objective conduirait à une extrême sévérité à l'égard de celui qui, dans l'exercice d'un droit, cause un dommage quelconque ; le moindre inconvénient suffirait à faire considérer sa conduite comme fautive. Mais toute question de responsabilité met en jeu deux éléments, tout jugement mesure le rapport de deux situations : celle de l'auteur du dommage et, il ne faut pas l'oublier, celle de la victime. La même cause ne donne pas lieu aux mêmes dommages selon les personnes qui les subissent et il est coutumier de citer à l'appui de cette opinion l'exemple du malade qui est fortement incommodé par le bruit, l'odeur ou la fumée provenant d'une exploitation voisine alors qu'une personne bien portante n'en souffrirait nullement. Il est indispensable en toute justice de tenir compte de la « réceptivité personnelle de la victime » dans l'appréciation de la responsabilité ; on ne saurait sans injustice exiger du titulaire du droit dans chaque cas et sans autre considération que le préjudice causé, une réparation intégrale. Mais l'appréciation de la situation personnelle de la victime est délicate

et d'ailleurs, s'il est loisible aux tribunaux de s'y livrer, l'auteur de l'acte dommageable, au moment où il agit, n'en avait pas le plus souvent, particulièrement en notre matière, la possibilité. C'est pourquoi il paraît équitable de faire appel ici encore au criterium de la normalité de l'acte : une réparation interviendra « lorsque le préjudice subi excédera la mesure ordinaire des obligations de voisinage » (1). Le voisinage s'entendant ici du rapport entre le domaine aérien et le domaine terrestre.

Mais la mesure ordinaire des obligations de voisinage n'est point une notion intangible ; elle varie forcément avec le temps, avec l'accoutumance d'un domaine à l'autre ; ce qui était anormal aux débuts de l'aviation, devient actuellement chose commune, le criterium de l'anormal se déplace en ne laissant à cette notion qu'un champ de plus en plus limité et il n'apparaît pas que le bruit des moteurs d'avions doive actuellement donner lieu à réparation plutôt que celui des moteurs d'automobiles. Le champ de l'irresponsabilité s'agrandit à mesure que l'on s'accoutume à l'exercice des droits. C'est d'ailleurs ce que consacre l'article 19 de la loi du 31 Mai 1924 : « les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire français sous réserve des dispositions » de l'article 8 ci-dessus.

« Toutefois, le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il *entraverait l'exercice du droit du propriétaire* ». Il ne suffit donc pas que le propriétaire soit gêné dans l'exercice de son droit de propriété ; il faut que l'exercice de ce droit soit entravé, c'est-à-dire

(1) Cass. Civ. 18 Février 1917, D. 1917.1.385.

rendu impossible. Mais cet article, tel qu'il est rédigé, paraît donner au propriétaire, dont l'exercice du droit de propriété est entravé, non seulement la possibilité d'obtenir des dommages-intérêts en réparation du préjudice causé, mais encore celle de faire interdire aux aéronefs le survol de sa propriété. Il en résulte, comme l'a montré M. Tissot (1), que les dommages causés par le survol peuvent être au point de vue des conséquences juridiques qu'ils entraînent divisés en trois catégories : 1° ceux qui entravent l'exercice du droit de propriété et donnent lieu non seulement à des dommages-intérêts mais encore à l'interdiction de survol ; 2° ceux qui n'excèdent pas la mesure ordinaire des inconvénients de voisinage et ne permettent même pas d'engager une action en responsabilité ; 3° entre ces deux catégories, celle des dommages qui, sans rendre impossible l'exercice du droit de propriété, excèdent cependant les inconvénients ordinaires de voisinage. Ces derniers entraîneraient une condamnation à des dommages-intérêts.

En résumé, les rapports de voisinage entre le domaine terrestre et le domaine aérien doivent être réglés non par la fixation d'une limite purement artificielle et le plus souvent inutile et gênante, mais par le jeu de la responsabilité dans l'exercice des droits. Le criterium très souple de la normalité de l'acte appréciée selon l'époque et le milieu, permettant de mesurer, dans l'un et l'autre cas, le quantum de la réparation. L'adaptation harmonieuse des diverses activités se réalise mieux semble-t-il avec un système de responsabilité objective dont la sévérité se trouve limitée par la relativité même du

(1) Op. cit.

criterium qui la mesure et que les tribunaux apprécient au mieux des intérêts de l'économie générale.

La loi du 31 Mai 1924 a bien fixé le principe d'une limite au droit de survol ; elle stipule dans son article 21 : « Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public ». Des règlements particuliers fixent la hauteur minimum au-dessous de laquelle il est interdit aux aéronefs de survoler les agglomérations (1). L'article 21 est sanctionné pénalement par l'article 68. Mais ce ne sont là que mesures de police ; le législateur a voulu assurer la sécurité publique, il n'a nullement prétendu déterminer l'affectation des différentes couches atmosphériques. Et cette solution nous paraît extrêmement judicieuse. A quoi aboutirait en effet l'interdiction générale de survol du territoire au-dessus d'une certaine limite ? A accroître les difficultés de la navigation aérienne d'une part, à donner, d'autre part, au propriétaire un droit exclusif sur une partie de l'espace, alors même qu'il n'a aucune intention de l'utiliser.

Par conséquent, si un aéronef survolant une agglomération descend au-dessous de la limite de survol prescrite par le législateur et trouble ainsi les habitants de la surface dans la jouissance paisible de leur droit de

(1) Aux termes de l'article II du décret du 19 Mai 1928 : « les aéronefs circulant au-dessus des agglomérations ne devront en survoler aucune quelle que soit son importance, ni survoler aucun lieu de réunion tel que plage, hippodrome, stade, à une altitude inférieure à 500 mètres. Les villes de 10.000 à 100.000 habitants ne doivent pas être survolées à une altitude inférieure à 500 mètres par les aéronefs multimoteurs et à 1.000 mètres pour les appareils monomoteurs ».

propriété, il sera responsable à la fois pénalement et civilement ; mais le simple fait d'être descendu au-dessous de la limite prescrite, si aucun dommage n'a été causé, ne pourra donner lieu à une condamnation à dommages-intérêts : il n'y a pas, en effet, violation de la propriété, mais infraction à une règle de police.

B. Lois étrangères

Certaines lois aériennes ne visent que la réparation des dommages consécutifs à un accident, à l'exclusion des dommages causés par le survol normal : telles les lois allemande (1) et polonaise (2).

L'« Air Navigation Act » dans son article 9 stipule qu'aucune poursuite ne peut être motivée purement et simplement par le fait qu'un aéronef a survolé une propriété ou par des incidents de caractère normal, inhérents à des vols de ce genre. Le délit de « Trespass » consistant dans la violation du droit de propriété qui

(1) Art. 19. La réparation du dommage qui ne peut être obtenue par l'application de la responsabilité objective, peut-elle être poursuivie selon le droit commun, en application de l'art. 28 de la loi aérienne qui renvoie aux lois d'Empire pour tous les cas échappant au domaine assez étroit de la responsabilité objective ? Schleicher (Luftverkehrsgesetz) répond par la négative, estimant qu'aucune responsabilité ne peut être encourue hors le cas d'accident. Peut-être faudrait-il distinguer entre la simple gêne causée par le survol et l'accident consécutif au survol p. ex. dans le cas où le bruit de l'aéronef effraye un animal qui se cabre et renverse son conducteur ; ce n'est pas l'accident survenu à l'aéronef qui a causé le dommage, mais il y a bien eu cependant, conformément aux termes de l'art. 19 « accident survenu à l'occasion de l'exploitation d'un aéronef ».

(2) La loi polonaise qui adopte un système de responsabilité fondé sur la présomption de faute exclut de son application la réparation des dommages consécutifs un survol normal, qui est soumise au système de la responsabilité fondée sur la faute. Voir supra, p. 51.

s'étend théoriquement « *usque ad cœlum* », et qui de droit commun donne lieu à une poursuite en dommages-intérêts et parfois aussi à une « injonction » du tribunal interdisant toute répétition d'actes de ce genre, se trouve donc ainsi aboli. Mais l'immunité du propriétaire de l'aéronef est subordonnée à la double condition que le pilote survole les propriétés à une altitude raisonnable, compte tenu des conditions atmosphériques et qu'il se conforme aux stipulations de la loi aérienne et des « *Orders in Council* » édictées en exécution de cette loi et de la Convention de 1919.



2°) Les « évolutions » de l'aéronef

A) Loi française

La loi du 31 Mai 1924 règle l'atterrissage, le départ des aéronefs, (article 24) ; dans son article 53, elle déclare que l'exploitant est responsable des « évolutions » de l'aéronef, mais nulle part elle ne définit ces termes. Il paraît cependant indispensable de les préciser. L'avion ou l'hydravion, en effet, ne s'élèvent pas dès la mise en marche de leur moteur, immédiatement dans les airs, il leur faut tout d'abord rouler sur le sol ou glisser sur l'eau et c'est seulement après avoir acquis la vitesse nécessaire qu'ils s'envolent.

De même, à l'atterrissage, après avoir pris contact avec le sol, l'avion continue à rouler pendant quelque temps par suite de la vitesse acquise ; et après l'atterrissage, regagne son hangar en roulant sur le sol.

Faut-il dire qu'ils ne sont en évolution qu'à partir du moment où ils ont quitté le sol ou la surface de l'eau, et

déclarer que jusqu'alors roulant simplement sur le sol ou glissant sur l'eau comme une automobile ou un bateau ils doivent échapper aux règles exceptionnelles de la loi sur la navigation aérienne ?

A partir de quel moment faut-il considérer qu'ils ont pris le départ ou atterri ? Pour MM. Henri et Léon Mazeaud « lorsque le mouvement de l'appareil sur le sol est le début ou la fin d'un vol (départ de l'avion, atterrissage), la loi de 1924 doit jouer, parce que ce mouvement est intimement « lié au vol et parce que les dangers sont particulièrement redoutables au départ ou à l'arrivée... Mais si l'appareil se déplace sur le sol pour un autre motif (par exemple : appareil qui sort de son hangar et va gagner le point d'où il prendra le départ) cet aéronef est en tout point semblable à une automobile ; l'article 1384, Code civil, alinéa 1^{er}) seul peut jouer ».

Mais la Cour de Cassation donne des termes : départ et atterrissage, une notion plus large, qui, semble-t-il, permettrait de considérer l'aéronef en évolution, dès qu'il commence, par ses propres moyens, à rouler sur le sol.

Voici dans quelles circonstances la Cour Suprême s'est prononcée : Le D^r Coyon, médecin-chef de l'Hôpital Saint-Antoine de Paris, alors qu'il se promenait sur la plage du Crotoy, le 29 Août 1928, fut tué par un avion qui, sortant de son hangar, roulait sur la plage pour aller rejoindre l'aérodrome d'où il devait prendre son vol. Ramey, élève-pilote de l'école privée d'aviation du Crotoy, qui pilotait l'appareil au moment de l'accident, et Schmeltz et Caudron, directeurs de l'école, furent poursuivis devant le tribunal correctionnel d'Abbeville sous

(1) Mazeaud. Tome I, n° 1381.

la double inculpation : 1° d'avoir, Ramey, comme pilote, Schmeltz, comme complice par instruction, pris le départ en dehors d'un aérodrome régulièrement établi ; 2° d'avoir par imprudence causé la mort du D^r Coyon. Le tribunal et la Cour d'Amiens acquittèrent Ramey et Schmeltz pour les motifs suivants : « Ramey ne peut être regardé comme ayant pris le départ ou atterri sur le rivage où s'est produit l'accident ; il roulait simplement pour gagner le terrain d'évolutions, en vue d'un envol possible, or on ne peut considérer un avion comme prenant le départ, qu'au moment où il accélère son allure pour acquérir la vitesse nécessaire à son décollement, et la manœuvre exécutée par Ramey, le 29 Août 1928, était uniquement liée à la marche du convoi dont il faisait partie ».

La Chambre criminelle de la Cour de Cassation, sur le rapport du Conseiller Bourgeon (1) cassa l'arrêt de la Cour d'Amiens : « Attendu que par cette disposition (article 24 de la loi de 1924) la loi a entendu interdire aux pilotes, hors des aérodromes, toute manœuvre dangereuse pour la sécurité publique, que le fait, par un pilote, de faire rouler sur un terrain accessible à tous, un aéronef par ses propres moyens, à l'aide de la force motrice inhérente à son engin, constitue une des manœuvres dangereuses prohibées par la loi, que *d'ailleurs, le pilote prend le départ au sens de l'article 24 susvisé, à partir du moment où l'hélice en action, l'aéronef commence par ses propres moyens à rouler sur le sol*, qu'il suit de là, qu'en refusant de faire application aux prévenus des dispositions des articles 24 et 26 susvisés au moyen, l'arrêt attaqué a commis une violation de la loi »....

(1) Revue de Droit Aérien 1931, pages 562 et suivantes et Gazette du Palais 1931, I. 532.

Peu importe donc que le trajet de l'avion sur le sol (et il en serait de même pour un hydravion glissant sur l'eau) soit immédiatement précurseur de l'envol, ou qu'il ait simplement pour but de permettre à l'avion de gagner le terrain sur lequel seulement il roulera en vue de s'envoler ; peu importe que l'avion ait déjà atterri et se déplace simplement pour regagner son hangar, dès l'instant que l'hélice est en action, il commence, par ses propres moyens, à rouler sur le sol, il est passible des sanctions pénales de la loi de 1924 et si des dommages sont causés aux tiers il semble que l'exploitant soit civilement responsable aux termes de l'article 53 pour dommages causés par les « évolutions de l'aéronef » (1).

Si sévère que cette interprétation paraisse, elle est extrêmement judicieuse.

Comme l'a fort clairement indiqué le Conseiller Bourgeon dans son rapport, le législateur a voulu « protéger la sécurité des personnes contre un moyen de locomotion nouveau et dangereux. Or « on ne saurait sérieusement « le contester, l'avion qui circule sur le sol par ses propres moyens, sa force motrice (qui est considérable) « en action, et son hélice (particulièrement dangereuse) « en mouvement, fait courir aux personnes qu'il rencontre ou atteint les risques les plus redoutables, risques infiniment plus graves encore que ceux de la « locomotion automobile ordinaire, puisque ces appareils qui sont faits pour voler et non pour rouler sur « le sol, ne sont pourvus ni d'appareils avertisseurs, ni « de freins, et qu'ils ne permettent pas au pilote, sur « terre, de voir facilement devant lui ». Si on refusait

(1) Voir toutefois Cour de Douai 5 Février 1932 et la note de M. Ripert.

comme l'avaient fait le Tribunal d'Abbeville et la Cour d'Amiens d'appliquer aux aéronefs roulant sur le sol les interdictions et les sanctions de la loi de 1924, comme d'autre part, ils ne sont pas visés par le Code de la route, ces véhicules extrêmement dangereux se trouveraient échapper à tout règlement, contrairement au but poursuivi par le législateur et au mépris de la sécurité publique.

Dans une autre espèce, la Cour de Cassation s'est encore montrée très large dans l'interprétation de l'expression « aéronef en évolution ». Un sieur Corcoll avait été blessé et gravement brûlé alors qu'il coopérait au sauvetage du personnel et des sacs postaux d'un avion de la Compagnie Aéro postale tombé en flammes auprès de lui. Le Tribunal de Perpignan, Tribunal du lieu du dommage (1), s'était déclaré incompétent. Mais la Cour d'Appel de Montpellier, dans un arrêt confirmé d'ailleurs par la Cour de Cassation, décida que le Tribunal s'était à tort dessaisi de l'affaire, l'article 53 étant applicable en la cause. Attendu... « que la chute de l'aéronef, de son équipage et de son chargement, au secours desquels Corcoll s'est instantanément élancé, ont eu lieu au cours des évolutions commerciales de l'appareil ; que son incendie a accompagné ou suivi aussitôt cette chute ; que cet accident de navigation ayant provoqué le geste altruiste de Corcoll se trouve en rapport nécessaire avec lui ; qu'ainsi se trouve établi par la succession des événements le lien entre les évolutions de l'aéronef et les blessures de Corcoll ».

Ainsi selon l'expresssion de la Cour de Cassation

(1) Voir ci-dessous le chapitre relatif à la compétence, et ci-dessus le chapitre relatif à la faute de la victime.

« l'avion enflammé par le fait de ses évolutions », sans qu'il soit possible de dire si la naissance de l'incendie a été contemporaine de la chute ou si le feu n'a pris qu'une fois l'appareil au sol, est considéré comme donnant lieu à l'application de l'article 53.

Il est à remarquer d'ailleurs, que le terme « évolutions » de l'aéronef, n'a pas été interprété par les tribunaux de la même manière dans les différentes parties de la loi de 1924.

L'article 23 déclare « les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ne peuvent avoir lieu qu'avec une autorisation donnée par le préfet après avis du maire ».

La Cour d'Appel de Grenoble dans un arrêt du 22 Juillet 1933 (*Gazette du Palais* 1933, II 823) a donné de ce terme l'interprétation suivante : ... « Attendu que si le législateur n'a pas défini le sens qu'il entendait attribuer au mot « évolutions », ce terme ne peut évidemment s'entendre, que des exercices variés de manœuvres combinées de façon à mettre en valeur la perfection des appareils et l'habileté des pilotes, en un mot l'« emploi de moyens spectaculaires ».

B) *Lois étrangères*

La plupart des lois aériennes appliquent la règle de responsabilité spéciale qu'elles édictent d'une manière très large : la loi allemande (art. 19) à tous les dommages provenant de « l'exploitation » (1) de l'aéronef ; les lois

(1) D'après R. Schleicher (Luftverkehrsgesetz), l'aéronef est en exploitation dès qu'il se trouve sous l'action des forces motrices nécessaires à sa sustentation et propulsion dans l'air. Il suffit donc que le moteur soit en marche ou que le vent agisse sur les surfaces portantes de l'aéronef, celui-ci demeurant cependant au sol.

Mais l'opinion n'est pas unanime sur ce point.

danoise (art. 36) et suédoise (art. 1^{er}) aux dommages causés par « l'emploi » de l'aéronef ; la loi suisse (art. 26) aux dommages causés « par un aéronef ou la manœuvre de celui-ci ; la loi tchécoslovaque aux dommages causés par la « manœuvre de l'aéronef » (art. 29).

3°) *L'atterrissage*

Si l'atterrissage dans une prairie déserte est sans conséquence (du moins par un temps sec) l'atterrissage dans un pâturage où se trouvent des animaux, dans un champ, dans un jardin, peut causer d'importants dommages.

L'article 24 de la loi du 31 Mai 1924 dispose : « Hors le cas de force majeure, les aéronefs ne peuvent atterrir, ou prendre le départ que sur les aérodromes publics ou ouverts au public, ou dans un aérodrome privé régulièrement établi ». Par conséquent, la loi interdit et à juste titre l'atterrissage, sur des propriétés privées, et dans l'article 62 prévoit des sanctions pénales au cas où il serait passé outre à cette prescription (1).

Mais ici encore il s'agit de mesures de police, et civilement, l'aviateur qui atterrit dans une propriété privée et cause des dommages, est responsable aux termes de l'article 53, sans qu'il y ait à rechercher s'il a été contraint d'atterrir par force majeure. La force majeure ne peut être prise en considération que par les tribunaux correctionnels.

Le principe général du risque qui inspire toute la loi de 1924 s'applique ici au premier chef, interdisant toute recherche subjective et ne permettant de prendre en considération que le dommage causé.

(1) ... « Sera puni d'une amende de 500 à 10.000 francs et d'un emprisonnement de 6 jours à 1 mois, ou de l'une de ces deux peines seulement ».

Mais que faut-il entendre par force majeure ?

Y-a-t-il lieu de distinguer ici entre le cas fortuit et la force majeure ? La première expression désignant l'obstacle venant de l'exploitation même, telle une rupture d'hélice, le détachement d'une aile, la rupture d'une pièce du moteur, alors que l'expression « force majeure » désignerait les obstacles venus de l'extérieur, un changement imprévisible des conditions atmosphériques rendant subitement impossible la continuation du vol, telle une rafale plaquant l'appareil au sol ?

Cette distinction ne paraît pas équitable en notre matière. Si le législateur a prévu l'exception de force majeure, c'est en vue d'éviter la destruction des appareils et surtout de sauvegarder autant que possible des vies humaines. Toute avarie de nature à mettre en danger le sort de l'aéronef doit être une justification suffisante. Une conception très large de la force majeure ne présente d'ailleurs ici aucun inconvénient pour les particuliers, puisque le dommage de toute façon devra être réparé civilement ; elle n'entre en jeu qu'au point de vue de la responsabilité pénale ; et il paraîtrait mesquin d'influer par des menaces de police exagérées sur la sécurité de la navigation aérienne.

La loi définit avec précision ce qu'il faut entendre par aérodrome : Article 26 : « Est considéré comme aérodrome tout terrain aménagé spécialement pour le départ et l'atterrissage d'aéronefs et destiné à servir dans un but d'intérêt public ou privé à la circulation aérienne ».

L'aérodrome public est créé par l'Etat, les départements ou les communes. L'aérodrome privé ne peut être établi par le propriétaire qu'avec l'autorisation administrative ; l'autorisation peut spécifier que l'aérodrome devra être

ouvert à tous les aéronefs et elle fixera, dans ce cas, les redevances qui pourront être perçues par le propriétaire du terrain. L'autorisation pourra être retirée, si les conditions fixées ne sont pas observées. C'est ce qui explique la formule de l'article 24, l'assimilation des aérodromes privés aux aérodromes publics, la permission d'atterrir, même lorsqu'il n'y a pas force majeure, sur des aérodromes privés.

Il y a là une véritable servitude imposée aux aérodromes privés. Elle se comprend à une époque où la navigation aérienne n'a pas encore atteint son entier développement, où la sécurité laisse encore bien à désirer, où l'infrastructure est encore peu développée : il est dans l'intérêt général que chacun collabore au développement du nouveau mode de locomotion et le paiement de la taxe d'atterrissage paraît être un dédommagement suffisant.

Mais que décider au cas où l'aéronef atterrit sur un aérodrome privé exempté de la servitude d'accueil ? Si aucun dommage n'est causé, le simple fait d'avoir usé sans autorisation de la propriété d'autrui pourra-t-il donner lieu à des dommages-intérêts ? Il semble que d'après la jurisprudence actuellement en vigueur « des dommages-intérêts seraient accordés pour réparer le préjudice ainsi causé par la violation du droit de propriété » (1).

★★

Si, par suite de l'atterrissage le propriétaire du sol a subi un préjudice, aura-t-il le droit de se saisir de l'appareil cause du dommage comme garantie de paiement ?

La loi ne le permet pas, car ce serait un acte de justice

(1) G. Ripert : Rapport à la Société d'études législatives.

privée. « Au cas d'atterrissage sur une propriété privée, déclare l'article 25, le propriétaire du terrain ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'appareil, dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, sauf le cas prévu au paragraphe 3 de l'article 17 ». La loi, article 17, alinéa 1^{er}, donne à tout créancier le droit de pratiquer une saisie conservatoire lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié en France, ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, mais elle exige l'autorisation préalable du juge de paix du canton où l'appareil a atterri (1) (2).

Enfin, et c'est l'exception visée à l'article 25, aux termes de l'article 17, paragraphe 3 : « *En cas de dommages causés à la surface* par la chute d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger..... tous les agents chargés par l'article 75 de l'exécution de la présente loi, et spécialement le maire de la commune d'atterrissage, pourront faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant 48 heures, de façon à donner au juge de paix le temps d'accéder aux lieux et d'arbitrer le montant des dommages..... » Le législateur a donc eu soin de donner au propriétaire lésé toute possibilité de se garantir au cas où il peut lui être plus diffi-

(1) Le juge saisi doit donner main levée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette main levée en fixant le montant du cautionnement à fournir au cas de contestation sur l'étendue de la créance. Ce cautionnement sera déposé à la Caisse des Dépôts et Consignations.

(2) Il semble bien que si aucun dégât matériel n'a été causé au fonds, en dehors du simple désagrément de l'atterrissage, le propriétaire abuserait de son droit en retenant l'aéronef outre mesure jusqu'à l'arrivée des autorités et que, dans ce cas, la personne intéressée pourrait intenter une action en dommages-intérêts contre le propriétaire (en ce sens Constantinoff) « Le droit aérien français et étranger ».

cile d'obtenir réparation. Dans tous les cas, il a veillé à ce que le propriétaire n'agisse pas de lui-même, sans contrôle, il exige chaque fois l'intervention de l'autorité publique (1).

L'interdiction de la loi paraît extrêmement sage : pourquoi aurait-on permis au propriétaire lésé de s'opposer au départ de l'aéronef, alors que les livres de bord lui permettent de prendre tous renseignements utiles à l'identification de la personne responsable ? En est-il autrement pour les dommages causés par les automobiles ? Et cependant, les propriétaires ou exploitants d'aéronefs : riches particuliers, compagnies de navigation, Etat, présentent, en général, plus de solvabilité que les détenteurs d'automobiles. Il aurait été particulièrement injuste et grotesque de permettre à un particulier, sur la propriété duquel l'aéronef d'une ligne régulière a été contraint d'atterrir, de retenir cet appareil, le forçant à interrompre son voyage et entraînant ainsi pour la Compagnie des dommages considérables, plus importants souvent que le préjudice subi par le propriétaire.

Les solutions données par le législateur en cette matière paraissent parfaitement concilier la sauvegarde des intérêts des propriétaires du sol, et la libre circulation aérienne. Au début de la navigation aérienne, alors qu'il n'y avait point d'aérodromes, ni de terrains de secours et que les aéronefs moins perfectionnés étaient souvent

(1) L'art. 29 de l'Arrêté du Conseil Fédéral Suisse paraît au contraire avoir visé uniquement la protection des tiers, au détriment de la navigation aérienne car il donne au « possesseur du fonds de terre un droit de rétention sur l'aéronef et son contenu saisissable, pour se garantir de tout dommage causé sur son fonds par cet aéronef ou les occupants, lorsque le dommage causé par ceux-ci est en relation avec la manœuvre de l'appareil », sans exiger aucun contrôle judiciaire.

contraints d'atterrir à l'improviste, il avait fallu, pour ne pas rendre impossible l'exercice même de l'aviation, autoriser l'atterrissage sur les propriétés privées ; selon les termes mêmes de M. Ripert dans son rapport à la Société d'Etudes législatives « dans les premières séances du Comité Juridique de l'Aviation, alors qu'il n'y avait pas encore d'aérodrome, on avait cru devoir poser la règle qu'un avion pouvait atterrir sur toute propriété, sauf sur les propriétés closes ».

Actuellement la situation est toute différente : l'augmentation du nombre des aérodromes et des terrains de secours, le développement de l'infrastructure en même temps que le perfectionnement des appareils capables de réaliser sans escales de très longs raids, ont déjà fortement diminué les risques d'atterrissage sur les propriétés privées et ceux-ci sont appelés à devenir de plus en plus rares.

4°) *Le jet*

La loi distingue entre le jet du lest réglementaire et le jet d'objets quelconques et dans ce dernier cas suivant que le jet est nécessité ou non par la force majeure. La Convention de 1919 n'autorise comme lest que le sable et l'eau ; tout jet d'autre objet est formellement interdit, et l'article 71 de la loi du 31 Mai 1924 fixe la peine qui sanctionne cette interdiction (1).

(1) Tous jets volontaires et inutiles d'objets susceptibles de causer des dommages aux personnes et aux biens de la surface sont interdits à bord des aéronefs en évolution et seront punis d'une amende de 500 à 3.000 francs et d'une peine de 6 jours à 2 mois de prison ou de l'une de ces 2 peines seulement si ces jets n'ont causé aucun dommage et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues en cas de délit ou de crime ».

Mais au cas de force majeure, le jet d'objet quelconque échappe à la loi pénale. Ici encore il faut entendre largement la notion de force majeure. L'article 44 précise d'ailleurs cette expression puisqu'il autorise le commandant de l'aéronef à jeter en cours de route les marchandises chargées si *ce jet est indispensable au salut de l'aéronef.....* » le transporteur est alors déchargé de toute responsabilité envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandise. Mais la responsabilité des dommages causés à la surface du sol subsiste ». Dans tous les cas, même lorsqu'il s'agit du lest réglementaire ou d'un jet fait en état de nécessité, les tiers ont droit à la réparation du préjudice subi. Et dans tous les cas l'exploitant ou le propriétaire (ou l'un et l'autre solidairement selon l'article 55, alinéa 1^{er}, sont responsables du dommage causé.

La rédaction de l'article 44 comparée à celle des articles 53 et 54 pourrait au premier abord prêter à confusion. L'article 44 se trouve dans le chapitre de la loi relatif au transport des marchandises, réglant essentiellement des rapports contractuels et ne faisant allusion, que très accessoirement, à la responsabilité délictuelle envers les tiers, il déclare : « aucune responsabilité ne saurait incomber au transporteur envers l'expéditeur à raison de cette perte de marchandises. Mais la responsabilité des dommages causés à la surface du sol subsiste ». M. A. Constantinoff (1) voit un défaut d'harmonie entre cet article et les articles 53 et 54 et estime que « dans le cas de jet de marchandises pour le salut de l'aéronef, si ce jet a causé un dommage à la surface, l'obligation à

(1) Constantinoff « Droit aérien français et étranger ».

réparation incombera à celui qui aurait dû également indemniser le propriétaire des marchandises en cas d'avarie ou de perte de ces dernières ». Cette opinion ne paraît pas fondée. La rédaction de l'article 44 aurait sans doute pu être plus précise. Mais il ne s'ensuit pas qu'il faille interpréter cet article isolément, à la lettre, sans le rapprocher des articles 53 et 54 qui traitent spécialement de la responsabilité pour dommages à la surface.

Une simple maladresse de style ne doit pas être considérée comme établissant une exception au principe qui régit la responsabilité envers les tiers ; vis-à-vis des tiers, la responsabilité en cas de jet de marchandises fait en état de nécessité incombe toujours au propriétaire ou à l'exploitant de l'aéronef selon les articles 53, 54 et 55 ; il appartient en tous les cas à ceux-ci d'exercer un recours en responsabilité contre l'auteur du jet en se fondant sur l'article 1382. Le plus souvent d'ailleurs le contrat de location étant inscrit au registre d'immatriculation, le transporteur de l'article 44 et l'exploitant de l'article 53 se confondent. Le recours sera donc exercé contre le commandant qui pourra s'exonérer en prouvant que le jet était indispensable au salut de l'aéronef.

Il semble bien que la notion du jet licite devra être élargie, particulièrement pour permettre le jet des sacs postaux ; au lieu d'atterrir aux escales intermédiaires, on aurait intérêt dans certains cas (lorsqu'on sait pertinemment qu'il n'y a pas de nouveau frêt à prendre à bord) à jeter le frêt postal à un endroit déterminé (aérodrome,.....) — ce qui réaliserait une notable économie de temps. Comme le faisait remarquer M. Fländin, rapporteur devant la Chambre du projet de loi sur la navigation aérienne « il se peut que dans l'avenir le lâchage

des sacs postaux reliés à un parachute devienne la règle..... d'aucuns vont jusqu'à penser que la descente en parachute, qui est réputée aujourd'hui comme une acrobatie, pourra devenir une chose toute naturelle..... ».

Mais indépendamment de cette question particulière du jet des sacs postaux, les descentes en parachute d'objets ou de personnes soulèvent une difficulté. Nous avons vu en effet (1) que les parachutes ne sont pas considérés comme des aéronefs pour l'application de la loi sur la navigation aérienne. Par conséquent, lorsque d'un aéronef en vol, un objet quelconque tombe, muni d'un parachute et cause un dommage à la surface, on considère qu'il s'agit là simplement du jet d'objet prévu par les articles 53 et 54, dont la responsabilité incombe à l'exploitant de l'aéronef.

Mais que décider lorsque le parachute sert non plus à la descente d'un objet sur le sol, mais se trouve utilisé par une personne qui, en atteignant le sol, cause un dommage ? Une interprétation très étroite du texte de la loi ne conduirait-elle pas à en exclure l'application dans ce cas ? L'article 53 prévoit, en effet, l'hypothèse de dommages causés par les *objets* qui se détacheraient de l'aéronef et l'article 54 vise le jet d'*objet*, ne serait-on pas fondé à dire que ce terme ne saurait désigner le parachutiste ?

Mais alors le parachutiste n'étant pas un objet au sens étroit du mot, et le parachute n'étant pas un aéronef, l'exploitant de l'aéronef ne serait plus responsable qu'au cas de faute de sa part (s'il avait par malveillance pro-

(1) Cf. *supra* p. 105.

jeté le parachutiste hors de l'aéronef sans lui laisser la possibilité de choisir le lieu de sa descente) et le parachutiste ne pourrait de même être poursuivi que selon les principes du droit commun (1) il ne semble même pas que l'on pourrait alors appliquer l'article 1384 du Code civil, car ce n'est pas le parachute, la chose dont on a la garde, léger tissu de soie, qui cause le dommage mais le choc brusque du corps du parachutiste ; il faudrait alors prouver la faute du parachutiste ; et que l'on applique l'un ou l'autre article, le parachutiste ou plus souvent ses ayants-droit, échapperaient à toute action en responsabilité toutes les fois où la descente aurait été nécessitée par un cas de force majeure : incendie de l'aéronef, panne de moteur.

Cette solution serait peu conforme à l'esprit de la loi qui est de garantir aux tiers la réparation de tout dommage provenant de l'aéronef. Au cas où la descente en parachute est consécutive à une avarie de l'aéronef, la relation du dommage avec l'exploitation de l'aéronef est évidente ; elle existe également toutes les fois où l'exploitant de l'aéronef accepte qu'une personne se jette en parachute hors de son appareil : il prend ainsi la responsabilité des conséquences de cet acte dangereux.

Le principe des articles 53 et 54 doit s'appliquer ici et cette solution n'est même pas contraire à la lettre de la loi, puisque le parachute est bien « un objet qui se détache de l'aéronef » ; peu importe qu'il soit fixé à un corps humain ou à une chose quelconque.

(1) En ce sens Kaftal. Responsabilité pour dommages causés par les aéronefs p. 7.

SECTION V

Les Tiers

Loi française

L'article 53 de la loi du 31 Mai 1924 adopte le système de la responsabilité objective pour les dommages causés « aux personnes et aux biens situés à la surface ».

Quelle est la portée de cette expression ? Les aéronefs se trouvant à la surface du sol sont-ils soumis au régime de l'article 53 ?

Au premier abord il semblerait que la réponse négative s'impose, car la responsabilité spéciale de l'article 53 n'a été édictée que pour protéger les personnes victimes de la navigation aérienne contre les risques d'une activité dont elles ne bénéficient pas, et contre laquelle elles ne peuvent pas utilement se garantir.

Cependant l'article 52 fait naître une hésitation ; cet article décide en effet : « au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément au droit commun ». (Ce qui conduit pratiquement à appliquer les règles de l'abordage maritime telles qu'elles ont été établies par la loi du 15 Juillet 1925 (modifiant l'article 407 du Code de Commerce pour le mettre en harmonie avec la Convention de Bruxelles de 1910) (1).

L'expression « aéronef en évolution » est, nous l'avons vu, très largement interprétée par la jurisprudence, et c'est l'article 52 qui s'appliquerait au cas où deux aéronefs leurs moteurs en mouvement, mais roulant sur le sol se rencontreraient ou si un aéronef en vol tombait

(1) Voir *supra* p. 29 et 30.

brusquement sur un aéronef roulant sur le sol, le moteur de ce dernier étant en mouvement, ou encore si un aéronef en vol causait un dommage à l'aéronef volant au-dessous de lui ou au-dessus de lui, comme cela peut se produire par suite d'une explosion.

Les deux dernières hypothèses sont implicitement contenues dans l'article 56, alinéa 2, qui règle la compétence au cas d'une avarie causée à un appareil en circulation.

Il paraît évidemment un peu subtil, voire même un peu étroit, d'appliquer un régime de responsabilité différent au cas où un aéronef en vol tombe sur un aéronef immobile, et au cas où un aéronef en vol tombe sur un autre aéronef roulant sur le sol, son moteur en marche. On aperçoit difficilement la raison d'être de cette différence et d'un pareil contraste dans les systèmes de responsabilité appliqués à ces diverses espèces d'accidents. Néanmoins, la stricte interprétation de l'article 52 et de l'article 53 commande l'application de la responsabilité fondée sur le risque au cas où un aéronef en évolution heurte un aéronef au repos.

La première question qui se pose au sujet de l'application de l'article 53 a trait aux personnes qui doivent bénéficier de la responsabilité fondée sur le risque ?

Des personnes venues assister à un spectacle de navigation aérienne, sont victimes d'accidents causés par les aéronefs prenant part à la démonstration. Ces personnes, qui connaissent les dangers de la navigation aérienne n'en ont-elles pas accepté les risques en venant sur une partie de l'aérodrome, réservée sans doute au public, mais dangereuse cependant ?

Et ayant accepté le risque ont-elles encore droit à la

garantie de la responsabilité objective établie par la loi en raison de l'inégalité existant entre l'auteur du dommage et la victime ? La victime dans ce cas ne participe-t-elle point d'une manière passive à la navigation aérienne, puisque le spectacle est donné pour elle ?

Il paraît impropre de parler ici d'acceptation des risques ; cet état d'esprit est intermédiaire entre la faute intentionnelle et la simple connaissance du dommage (1), « s'il est délicat de préciser dans quels cas la victime a eu simplement connaissance des risques qu'elle courait et dans quels cas elle a consenti au dommage, nul ne soutient que la simple connaissance de la possibilité d'un dommage soit de nature à influencer sur la responsabilité du défendeur, le voyageur qui prend le train sait qu'il y a parfois des tamponnements, le piéton qui traverse la chaussée n'ignore pas qu'il y a parfois des accidents de circulation. Il va de soi que cette connaissance du danger couru ne peut en quoi que ce soit exonérer le défendeur ».

Sans doute, comme le font encore très justement remarquer MM. H. et L. Mazeaud la question devient plus délicate à mesure qu'augmentent les dangers courus par la victime en connaissance de cause. « En montant dans une auto pour effectuer un trajet normal on connaît les risques sans les accepter ; mais on consent véritablement au dommage lorsqu'on prend place dans une voiture de course dont le conducteur va se livrer à des essais de vitesse ». Le spectateur blessé en assistant à une course de chars dans une fête est également irrecevable à intenter une action en responsabilité.

Mais les tribunaux n'ont pas voulu envisager le fait

(1) En ce sens H. et L. Mazeaud. T. II p. 33.

d'assister à un spectacle aéronautique comme une action si dangereuse en soi, que son auteur dût être considéré comme ayant accepté le dommage qui éventuellement peut survenir. C'eût été à la fois faire peu confiance à l'aviation, et diminuer les chances de réparation de ces victimes, particulièrement intéressantes, puisqu'en venant assister à des démonstrations aériennes elles n'ont fait le plus souvent que répondre à l'invitation des pouvoirs publics qui fréquemment collaborent à ces manifestations, et en tout cas les encouragent.

C'est ainsi que, par un jugement du 17 Février 1930, le Tribunal Civil de la Seine, dans l'affaire Cornillon contre Union des Pilotes Civils de France, Etat et Mingan « a appliqué l'article 53 à l'occasion d'un dommage causé au cours d'un meeting par la chute d'un avion sur les spectateurs placés en bordure de la piste ».

Ce même tribunal a fait application de l'article 53 à l'occasion d'un accident survenu à un opérateur de cinéma qui avait pénétré sur la piste d'atterrissage, tout en réservant d'ailleurs au défendeur la preuve de la faute de la victime (1).

Cette jurisprudence favorable à l'aviation puisqu'elle protège ceux qui s'intéressent à son développement, a cependant été critiquée. Dans un article paru dans la *Revue de Droit Aérien* de 1931, M. Wladimir Mandl, soutient que la responsabilité illimitée et objective, très lourde pour les propriétaires et exploitants d'aéronefs ne devrait être appliquée que pour les dommages survenant hors des aérodromes. Il signale la situation particulière

(1) Trib. civ. Seine ; 2 Déc. 1930. Dame Vve de Klairval, Cie d'ass. La Prévoyance, Sté Pathé Consortium Cinéma c/ Ministre de l'Air et Aéronautique Club de France.

du pilote, lors des diverses opérations de décollage ou d'atterrissage :... « l'attention du pilote se disperse entre mille choses : il observe la distance du sol, les autres appareils, les autres obstacles, et en s'élevant, il écoute le ronflement de son moteur pour savoir si tout va bien. Il lui est impossible de s'occuper des personnes qui traversent au galop la voie de sa machine et s'il le fait il risque sa perte, corps et biens »..... « Sur le terrain d'aviation, dans un lieu exclusivement destiné aux besoins de l'aviation, la responsabilité aérienne doit se restreindre simplement à observer toutes précautions exigées par la délicatesse du métier. S'il n'y a pas de faute de la part de l'aviateur, il n'y a pas de responsabilité ». On ne saurait en tout cas assimiler aux spectateurs d'une fête aérienne, les personnes qui traversent en courant la voie d'un aéronef. Quoiqu'il en soit, il est certain que la notion très large des tiers bénéficiaires de la responsabilité objective et illimitée fait peser une charge très lourde sur l'exploitation aérienne. Mais à mesure que la sécurité de l'aviation croîtra, l'opinion publique s'habituerà au nouveau moyen de transport, il est à prévoir que cette notion, nécessaire actuellement dans un but de propagande, pourra se restreindre à des limites plus rationnelles.

Lois étrangères

Il est des pays, où, dès maintenant, les victimes d'un accident survenu sur un aérodrome sont privées du bénéfice de la responsabilité objective. C'est ainsi que l'article 38 de la loi aérienne norvégienne du 7 Décembre 1923 (1), l'article 37 de la loi aérienne danoise du 1^{er} Mai

(1) R. J. I. L. A. Mai 1924.

1923 (1) et la loi siamoise (section 117) écartent l'application du principe de la responsabilité objective au cas où l'accident se produit à l'intérieur d'un aérodrome autorisé.

SECTION VI

L'action en responsabilité

Loi française

1°) *Compétence*

« L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur » (art. 56, alinéa 1^{er}).

La victime a donc le choix entre ces deux tribunaux. Cette règle de compétence est commune à l'action née du contrat de transport et à l'action délictuelle pour dommages causés aux personnes ou aux biens sous-jacents (2).

Cette règle qui reproduit d'ailleurs la disposition du principe de l'article 59 du Code de procédure civile s'imposait dans le domaine de la navigation aérienne, car le défendeur, étant donné la rapidité même de l'instrument du dommage, peut habiter en pays étranger, ou même s'il a son domicile en France peut s'en trouver fort éloigné au moment où il cause un dommage. La faculté d'intenter l'action devant le tribunal du lieu du dommage, rend donc plus aisée la démarche de la victime et de plus a l'avantage de faciliter l'enquête.

(1) R. J. I. L. A. Novembre 1923.

(2) Une règle spéciale s'applique au cas où l'action est intentée en vertu de l'article 52 : « s'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal du lieu du dommage est celui dans la circonscription duquel la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie ».

La Cour de Cassation a eu l'occasion d'appliquer cette règle de compétence au sujet de l'affaire Corcoll déjà citée. Le sieur Corcoll avait été blessé et brûlé alors qu'il coopérait au sauvetage du personnel et des sacs postaux d'un avion de la Compagnie Aéropostale tombé en flammes auprès de lui.

Le Tribunal de Perpignan auprès duquel il avait intenté une action en indemnité, se fondant sur les articles 53 et 56, s'était déclaré incompétent, prétendant que ce n'était pas la chute de l'appareil qui avait provoqué les blessures du demandeur, mais le fait de Corcoll lui-même qui s'était porté au-devant de l'avion ; qu'il n'y avait donc pas lieu d'appliquer l'article 53 de la loi de 1924, ni par conséquent les règles de compétence de l'article 56 et que l'action en indemnité ne pouvait être intentée que devant le tribunal du siège social de l'Aéropostale.

Mais la Cour d'Appel de Montpellier et la Cour de Cassation ayant jugé que les blessures de Corcoll avaient bien été causées par les évolutions de l'aéronef, décidèrent qu'il y avait lieu d'appliquer à cette espèce l'article 56 et que notamment « l'action en responsabilité au cas de dommages causés aux personnes et aux choses, par l'évolution d'un aéronef est portée au choix du demandeur devant le Tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le Tribunal du domicile du défendeur ».

La règle de compétence de l'article 56 ne s'applique donc pas toutes les fois qu'un accident quelconque survient à l'occasion de la navigation aérienne. Il faut que les circonstances soient telles que l'action en responsabi-

lité puisse se fonder sur les articles 53 et suivants ou que l'action naisse du contrat de transport.

2°) *Prescription*

La loi du 31 Mai 1924 ne comporte aucune stipulation concernant la prescription de l'action. Le délai de prescription est donc celui du droit commun, c'est-à-dire 30 ans. Cette règle s'oppose à celle d'un certain nombre de lois étrangères et à la règle de la Convention de Rome (1) qui établissent une très courte prescription.

Lois étrangères

1°) *Compétence*

La plupart des lois aériennes sont muettes sur la question de la compétence, et appliquent donc la procédure de droit commun.

La législation polonaise (2) adopte la même règle que la loi française.

Les législations italienne et chilienne donnent en outre au demandeur la faculté d'intenter l'action devant le tribunal du lieu où l'aéronef est immatriculé qui peut ne pas concorder avec le tribunal du domicile du défendeur au cas où le propriétaire n'habite pas dans le pays de sa nationalité.

Enfin la loi suisse, aux termes de son article 32, prévoit que l'action peut être intentée au choix du lésé : 1° au for ordinaire de la personne responsable ; 2° au lieu où le dommage a été causé ; 3° au lieu où la sûreté prévue par l'article 28 a été fournie ou déposée ; 4° au domicile de la compagnie d'assurance avec laquelle le con-

(1) Voir infra.

(2) Art. 71 du Décret du 14 Mars 1928 déjà cité.

trat d'assurance contre la responsabilité a été conclu ».

C'est la formule qui pratiquement convient le mieux toutes les fois où la loi aérienne établit en faveur des victimes des garanties de paiement.

2°) *Prescription*

Plusieurs lois aériennes établissent un délai de prescription très court ; mais ce délai, tantôt commence à courir du jour où le dommage a été causé (1), tantôt seulement du jour où la victime a eu connaissance du dommage (2).

De plus les lois allemande et tchécoslovaque établissent une déchéance du droit d'action, à l'expiration d'un délai de trois mois à partir du jour où le demandeur a eu connaissance de l'accident. Cette disposition a pour but de permettre aux personnes responsables d'avoir connaissance dans le plus bref délai de l'action en indemnité introduite contre elles, afin qu'elles puissent faire constater à temps tous les éléments de nature à décharger leur responsabilité.

Le droit d'action échappe à cette déchéance si la victime prouve que « la personne responsable a, dans ce

(1) Telles les lois chilienne, polonaise (art. 71) suédoise (art. 6) délai de 2 ans.

(2) Telles : la loi allemande (art. 25) — le délai de prescription est de 2 ans, si l'action est fondée sur les principes de la loi aérienne, de 3 ans, si elle invoque le droit commun, les délais courent dans les deux cas dès que l'ayant-droit a eu connaissance du dommage et de la personne du débiteur, sans toutefois que le délai de prescription puisse dépasser 3 ans à dater de l'accident ; la loi italienne (art. 44), la loi tchécoslovaque (le délai de prescription est de 6 mois à partir du jour où le demandeur a eu connaissance du dommage et, sans avoir égard à cette connaissance, de 3 ans à partir du jour où s'est produit l'accident).

délai, eu connaissance de l'accident par une autre voie », ou encore aux termes de la loi allemande, si la déclaration a été retardée par suite d'un événement dont la victime n'est pas responsable.

Enfin pour éviter que les victimes ne réussissent, par leur silence, à prolonger jusqu'à l'expiration du délai de la prescription, le règlement amiable, la loi tchécoslovaque stipule que « la communication de la demande d'indemnité à la personne qui en est tenue pour responsable suspend la prescription jusqu'à production de sa réponse orale ou écrite ».

SECTION VII

La responsabilité de l'Etat

FRANCE

Nous venons de voir quelles sont, aux termes de la loi du 31 Mai 1924, les modalités de la responsabilité des particuliers pour les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface.

Mais lorsque le dommage provient d'un aéronef appartenant à l'Etat, selon quel principe et dans quelles conditions la responsabilité de l'Etat peut-elle être engagée ?

Aux termes du célèbre Arrêt Blanco (1), l'Etat échappe

(1) Arrêt Blanco : « La responsabilité qui peut incomber à l'Etat pour les dommages causés aux particuliers par le fait des personnes qu'il emploie dans les services publics » « ne peut être régie par les principes qui sont établis dans le Code Civil pour les rapports de particulier, cette responsabilité n'est ni générale, ni absolue, elle a ses règles spéciales qui varient suivant les besoins du service et la nécessité de concilier les droits de l'Etat avec les droits privés ».

aux règles de responsabilité du droit commun ; les rapports de préposé à commettant, établis par le Code civil, qui déterminent en droit commun l'obligation et la contribution aux dettes naissant des délits et quasi-délits sont remplacés, devant la juridiction administrative, par les notions de faute personnelle et de faute de service. Comment les règles de la loi de 1924 vont-elles être appliquées par la juridiction administrative ?

L'article 2 de cette loi dispose : « Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public, ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant ».

Le législateur n'a certainement pas voulu faire échec aux règles générales du droit public et il faut entendre l'article 2 en ce sens que la responsabilité des services publics devra être appréciée par le Conseil d'Etat comme la responsabilité des particuliers par les tribunaux judiciaires, c'est-à-dire que ni la force majeure, ni le cas fortuit, ni le fait d'un tiers ne peuvent être invoqués comme cause libératrice.

Cette condition exceptionnelle de la responsabilité en matière aérienne une fois réservée, les notions de faute personnelle du fonctionnaire et de faute de service s'appliquent ici, en principe, comme pour toute action en réparation d'un dommage causé par un fonctionnaire en service commandé.

La délimitation très délicate et assez mouvante de la faute personnelle et de la faute de service a en effet beaucoup évolué. Le Conseil d'Etat cédant à la tendance générale d'indemnisation sociale apprécie très largement la faute de service et même, au cas où l'agent de l'Etat

a commis une faute personnelle, le Conseil d'Etat se reconnaît compétent, car selon les conclusions de M. Léon Blum, à la suite de l'arrêt Lemonnier (1) « dans des cas très nombreux, une faute de l'agent ayant authentiquement le caractère d'une faute personnelle, n'est rendue possible ou n'engendre des conséquences dommageables à un tiers, qu'en raison des conditions défectueuses de l'exécution du service ». C'est le service qui a mis la victime en contact avec l'agent coupable. Ainsi que le fait remarquer M. Hauriou (2) « on quitte alors le domaine de la faute pour pénétrer dans celui du risque » : du seul fait qu'il existe, le service devient responsable, de tous les actes commis par l'agent dans l'exercice de ses fonctions, même si ces actes constituent des faits personnels se détachant de la fonction. Ce qui est pour la victime une garantie extrêmement précieuse, puisque même au cas de faute personnelle caractérisée du fonctionnaire, elle peut immédiatement intenter une action en responsabilité devant le Conseil d'Etat qui, s'il reconnaît une faute de service (et nous venons de voir comment il entend ce terme), indemnise directement la victime qui n'a plus à courir le risque de l'insolvabilité du fonctionnaire.

Cependant il est bon de remarquer qu'essentiellement souple dans l'application de ses théories, le Conseil d'Etat est loin d'appliquer d'une manière absolue et invariable cette large notion de faute objective de service.

C'est ainsi que dans un arrêt rendu le 31 Octobre 1928 au sujet d'un accident ayant entraîné la mort d'un piéton au cours de l'examen subi par un particulier en vue

(1) 26 Juillet 1918 — D. P. 1918.3.11.

(2) Hauriou. Précis de droit administratif, page 328 en note.

de l'obtention du permis de conduire les automobiles (1) il déclare l'Etat irresponsable car les circonstances de la cause ne révèlent dans l'organisation ou l'exécution du service public d'examen « *aucune faute manifeste et de particulière gravité* ». Par contre, dans un arrêt du 9 Novembre 1928 (2) relatif à un accident causé par un aéronef militaire, le Conseil d'Etat déclare l'Etat « *responsable du fonctionnement du service public incriminé* ». Voici dans quelles circonstances le Conseil d'Etat avait à statuer : « un sergent aviateur Rapin, avait quitté le camp d'Orly avec son avion en compagnie de son mécanicien pour survoler Bourg-la-Reine où habitait sa mère. Après s'être livré au-dessus de l'agglomération à divers exercices acrobatiques, il heurta de son appareil des fils électriques, et vint s'écraser sur le sol. Il tua son mécanicien et une autre personne, en blessa grièvement cinq autres, endommagea plusieurs immeubles ». Le pilote avait bien commis une faute personnelle, nettement caractérisée, puisqu'elle constituait une infraction à l'article 22 de la loi du 31 Mai 1924, interdisant les acrobaties au-dessus des agglomérations.

Mais le Conseil d'Etat n'en déclara pas moins l'Etat responsable du fonctionnement du service public incriminé.

D'autre part, afin d'éviter le cumul des réparations que pourrait procurer aux victimes une action contre le pilote, devant les tribunaux judiciaires, le Conseil d'Etat a ordonné la subrogation de l'Etat aux droits des victimes. Le sommaire de l'arrêt a nettement dégagé et résumé ces différents points : « L'Etat responsable du fonc-

(1) Arrêt Pernot — D. P. 1929. III. page 2. Note Appleton.

(2) Arrêt Rapin. Note Appleton.

« tionnement du service public de l'aviation militaire, est
« tenu de réparer les conséquences dommageables d'un
« accident occasionné par la chute d'un avion de l'armée
« effectuant un vol en service commandé » (Loi du
31 Mai 1924).

« La circonstance que cet accident serait dû à une
« faute du pilote ayant le caractère d'un fait personnel
« et de nature à engager la responsabilité civile de son
« auteur ne prive pas la victime ou ses ayants-cause du
« droit de poursuivre contre l'Etat la réparation du pré-
« judice souffert ».

« Mais ceux-ci ne peuvent en cumulant l'indemnité ob-
tenue de l'Etat avec celle qu'ils réclameraient à l'auteur
du dommage devant les tribunaux judiciaires se procu-
rer une réparation supérieure à l'importance totale du
préjudice subi.

« En conséquence, il sont tenus de subroger l'Etat jus-
qu'à concurrence des sommes qui leur sont allouées par
la juridiction administrative, aux droits résultant pour
eux des condamnations prononcées ou à prononcer à
leur profit, contre l'auteur de l'accident, par l'autorité
judiciaire ».

Par conséquent en matière de responsabilité pour les
dommages causés aux tiers par les services publics de
navigation aérienne, le Conseil d'Etat applique les prin-
cipes les plus favorables aux victimes, qu'il a dégagés
dans des circonstances où l'équité exigeait le dédomma-
gement certain des victimes sans qu'elles eussent à cou-
rir le risque de l'insolvabilité du fonctionnaire, auteur
du dommage.

Cette théorie, qui fait en quelque sorte de l'Etat l'as-
sureur du public pour les dommages causés par ses

agents à l'occasion du fonctionnement des services publics s'harmonise admirablement avec l'esprit et les termes mêmes de la loi du 31 Mai 1924.

Ainsi que le fait remarquer M. Appleton, annotateur de l'arrêt Rapin, si l'accident était survenu au cours d'opérations de guerre, les règles ne seraient plus les mêmes et la responsabilité de l'Etat ne pourrait être mise en jeu qu'en vertu des lois sur les dommages de guerre.

DEUXIÈME PARTIE

La Convention Internationale

CHAPITRE PREMIER

L'unification des règles de droit aérien

SECTION I

Nécessité de cette unification

L'exposé des principes et des conditions de la responsabilité en droit aérien français et étranger nous a permis de saisir la diversité qui caractérise les législations nationales, diversité paradoxale d'un droit dont l'objet ne connaît point les frontières.

Selon la pittoresque expression de M. Ripert (1) : « Voltaire disait, faisant allusion à l'ancienne diversité de nos coutumes, qu'en France on changeait de lois aussi souvent que de chevaux. Du moins y avait-il un droit commun coutumier et un droit romain universel. Mais aujourd'hui l'aviateur parcourt en quelques heures une Europe dans laquelle chaque Etat s'est donné un droit strictement national. Et que dire du voyage d'un zeppelin ? Lorsqu'il revient à son hangar, il a rencontré toutes les lois du monde ».

Le droit aérien n'a pas, comme le droit maritime, connu à sa naissance les usages communs qui se forment entre participants à une même activité antérieure-

(1) Unification du droit aérien — Revue Générale de droit Aérien 1932, T. I. 253.

ment à toute intervention du législateur (1). La navigation aérienne, « née à une époque où le droit avait cessé d'être coutumier pour être presque complètement écrit est tombée sous l'application des lois nationales avant même qu'ait pu se créer, par la pratique, un usage international » (2).

Et cependant l'exploitation aérienne, dès son premier développement, a été internationale. Aussi l'idée de l'unification du droit aérien s'est-elle tout de suite imposée.

La similitude des moyens d'exploitation d'une part, l'absence de tradition juridique de l'autre, paraissent devoir faciliter l'œuvre d'unification. Sans insister sur les obstacles d'ordre économique et d'ordre politique qui surgissent du fait que tous les pays n'ont pas encore de flotte aérienne, que l'aviation est actuellement la plus puissante des armes de guerre, obstacles qui se rencontrent surtout dans le domaine du droit public, il faut bien remarquer que l'heureuse absence de tradition juridique aérienne, se trouve contrebalancée par l'influence des traditions de droit commun, par les techniques juridiques existantes, par le particularisme des conceptions de chaque droit national. « Le droit aérien présente cette particularité remarquable qu'une exploitation nouvelle encore rudimentaire naît à un moment où la technique juridique est déjà très perfectionnée — écrit M. Ripert — ce qu'il faudrait peut-être à cette navigation dans l'enfance ce serait les règles très simples d'un droit primitif. Nous ne saurions nous résoudre à nous en conten-

(1) Telle la *lex maris*, la bonne coutume de la mer, usages respectés entre pays voisins. Voir Ripert. *Droit maritime* T. I.

(2) Ripert. *Unification du droit aérien*. Op. cit.

ter ». Et nous nous heurtons alors aux divergences techniques.

C'est dans le domaine du droit public que l'unification a été tout d'abord réalisée et avec une rapidité étonnante.

De la Conférence de la Paix est née la « Convention portant réglementation de la Navigation Aérienne », du 13 Octobre 1919 ». Seuls vingt-neuf Etats adhèrent à cette Convention, mais toutes les nations adhérentes ou non adhérentes ont conformé leurs lois internes à ses principes et les Conventions Ibéro-Américaine et Panaméricaine en reproduisent les dispositions. Il était relativement facile aux Etats souverains de régler entre eux des rapports de caractère essentiellement administratif et de police. Et surtout la possibilité même d'une navigation aérienne internationale, instrument de transport et d'échange, était soumise à cette entente des Etats, au sortir d'une guerre où l'aviation n'avait été qu'un instrument de combat.

Cette unification du droit public aérien a préparé et facilité celle, beaucoup plus délicate, du droit privé. Mais « le droit privé ne pouvait pas être improvisé comme le droit public, le chemin à parcourir devait être nécessairement long et laborieux » (1). Il fallait, pour fonder le droit nouveau, attendre les résultats de l'expérience, reconnaître les déficiences du droit commun et les exigences du nouveau mode de locomotion ; enfin triompher du « traditionnalisme, plus tenace dans le domaine du droit privé que dans celui du droit public ».

(1) Ambrosini. « L'Universalité du droit aéronautique ». Revue Aéronautique Internationale. Juin 1933.

Avant toute intervention officielle et dès avant la guerre, le Comité Juridique International de l'Aviation, composé de juristes de différentes nations, avait entrepris l'étude des problèmes de droit aérien public et privé, travaillant à l'élaboration du Code International de l'Air.

L'« International Law Association », la Chambre de Commerce Internationale avec sa Commission des Transports par Air, les Congrès de Navigation aérienne, l'Association Internationale de Trafic aérien dite I. A. T. A., fondée à La Haye en 1919 et qui groupe les compagnies de transports aériens, travaillèrent à l'unification du droit aérien.

En 1922, la Commission consultative technique des Communications et du Transit, la Chambre de Commerce à son Congrès de Rome de 1923, signalaient la nécessité d'une solution internationale des problèmes de droit privé. Et le deuxième Congrès International de la Navigation aérienne, réuni à Londres en juin 1923 formait le vœu « que dans le plus court délai possible, soit « réunie une Conférence Internationale composée de « délégués autorisés par leurs Gouvernements respectifs « à étudier et à élaborer les principes généraux d'une « législation internationale de droit privé aérien ». A la suite de ce vœu, les premiers efforts officiels vers l'unification du droit privé aérien étaient réalisés lors de la première Conférence Internationale de droit privé aérien, réunie à Paris en 1925 sur l'initiative du Gouvernement français, pour l'étude d'un projet de convention sur la responsabilité du transporteur aérien. Mais la Conférence estima qu'il ne fallait pas borner à ce point particulier, l'effort d'unification du droit privé aérien.

Elle établit un programme d'études portant sur les points principaux du droit privé aérien et termina sa session en proposant la création d'un comité permanent de juristes qui serait chargé de préparer les conventions à venir. L'année suivante naquit le « Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens ».

Les experts se sont en premier lieu mis d'accord sur les idées directrices suivantes :

« 1° Maintien du principe de l'élaboration progressive
« d'une loi internationale unique de droit privé aérien ;

« 2° Préparation de textes relatifs à des questions ex-
« traites d'un plan général à établir au préalable et
« destinés à être soumis à l'examen de conférences in-
« ternationales périodiques ;

« 3° Exécution de ce travail par un certain nombre de
« Commissions entre lesquelles ces questions seraient
« réparties et qui étudieraient en premier lieu les pro-
« blèmes qui s'imposent par leur utilité pratique et leur
« urgence, et tout particulièrement ceux signalés à leur
« attention par la première Conférence internationale
« de droit privé aérien » (1).

Ce Comité s'est divisé pour ses travaux en quatre Commissions : la première s'occupe de la nationalité, de la propriété et des droits réels ; la deuxième des transports ; la troisième de la responsabilité envers les tiers et les assurances ; la quatrième du personnel et des passagers.

Ce Comité mit sur pied divers projets de Conventions Internationales qui ont déjà abouti aux Conventions de

(1) D'après Henry Couannier « Eléments créateurs du droit aérien ». Paris 1929.

Varsovie du 12 Octobre 1929, sur la responsabilité du transporteur aérien, aux Conventions de Rome du 29 Mai 1933, sur la saisie conservatoire des aéronefs et sur la responsabilité envers les tiers à la surface.

La constitution même de ce Comité, dont les membres ont été désignés par les Gouvernements des divers Etats représentés à la Conférence de Paris de 1925, signifiait que l'on ne voulait pas laisser les groupements économiques privés fixer eux-mêmes les règles contractuelles uniformes qu'ils s'engageraient à suivre. Ce procédé qui, en droit maritime, a donné les célèbres règles d'York et d'Anvers sur les avaries communes, a tous les avantages de la liberté contractuelle ; mais les règles ainsi adoptées n'ayant pas l'assentiment du législateur restent purement facultatives et il est donc difficile de les faire appliquer. D'autre part, le but d'unification que se proposait le Comité écartait de même le procédé du règlement des conflits de loi par Convention Internationale : cette méthode respecte la diversité des lois nationales : elle se borne à décider quelle sera la loi applicable à telle ou telle situation juridique. Toute incertitude sur la solution du conflit disparaît, mais « l'exploitant n'en est pas moins obligé de connaître toutes les lois qui peuvent lui être applicables et de s'y conformer » (1). Elle aboutit à l'uniformité du droit international privé, non à l'unification des règles de droit privé national.

L'établissement d'une règle juridique internationale par voie conventionnelle comporte lui-même deux méthodes différentes : la convention peut n'être que la généralisation d'une loi nationale particulière qui paraît répondre le mieux aux besoins de la pratique.

(1) G. Ripert, Unification du droit aérien.

Cette méthode a le grand avantage de fonder le droit sur l'expérience. Elle a été suivie en droit maritime : pour la réglementation internationale de l'abordage par faute commune (1), on a adopté la règle du partage proportionnel suivie en France et en d'autres pays et on a sacrifié les systèmes divergents. Mais une telle méthode n'est possible que si le système juridique sanctionné par la loi que l'on adopte comme règle internationale est conforme, au moins dans ses grandes lignes, aux systèmes juridiques des différentes législations nationales. Et encore, dans ce cas, ne faut-il pas négliger l'influence des amour-propres nationaux qui bien souvent font obstacle à l'emploi de cette méthode.

En notre matière, la diversité des principes mêmes des différentes législations rendait impossible l'application d'une telle méthode.

Il fallait créer une règle originale.

C'est à quoi s'est appliquée la troisième Commission du C. I. T. E. J. A. Le rapporteur de notre question fut le professeur Ambrosini, délégué italien, auquel fut adjoint pour l'étude particulière du système de garanties à fournir par l'exploitant, M. Vivent, délégué français, Sous-Directeur de l'Aéronautique Civile au Ministère de l'Air.

SECTION II

Elaboration de la Convention de Rome

L'élaboration de la convention sur la responsabilité envers les tiers à la surface, commencée en même temps que celle de la convention relative au transport aérien

(1) G. Ripert. Droit maritime. Tome I.

international, ne devait être terminée que près de quatre années plus tard. C'est qu'en effet, cette question opposait des traditions juridiques divergentes, et des nécessités pratiques également importantes.

On aurait pu croire que les deux conventions allaient être élaborées parallèlement, et même que leur préparation allait s'effectuer dans une communion étroite. Et ainsi en aurait-il été si le C. I. T. E. J. A. avait choisi comme fondement de la responsabilité dans les deux domaines le même principe. Mais alors que, sur le rapport de M. de Vos, la deuxième Commission adoptait le système de présomption de faute pour les dommages causés aux personnes et choses transportées, et la limitation de la responsabilité, la troisième Commission, sur le rapport de M. Ambrosini, se prononçait pour l'adoption du principe de la responsabilité objective pour les dommages causés aux tiers à la surface.

Si l'accord fut tout de suite réalisé sur le principe même de la responsabilité, la détermination de l'étendue de cette responsabilité donna lieu à de multiples et longues discussions, et l'on put craindre un moment de ne pouvoir aboutir à un accord définitif sur cette question. Dans un premier rapport, discuté par la troisième Commission à Bruxelles en Novembre 1927, M. Ambrosini remarquait qu'il existait sur la question de l'adoption de la responsabilité objective une conscience juridique internationale ; quoique certaines législations peu nombreuses appliquent le principe de la responsabilité délictuelle, tous les membres de la troisième Commission ont en effet répondu au questionnaire présenté par le Rapporteur dans le sens de l'application de la théorie de la responsabilité objective.

A la session suivante, qui eut lieu à Paris les 23 et 24 Mars 1928, « bien que la question de la limitation légale de la responsabilité ne fût pas insérée dans l'ordre du jour des séances, plusieurs délégués demandèrent d'ouvrir dès lors la discussion sur cette question, même si on ne devait exprimer que des opinions personnelles et provisoires à ce sujet. La discussion aboutit à des divergences profondes de vues, tant sur le principe même de la limitation que sur l'adoption du système propre à la mettre en œuvre.

A sa troisième session qui eut lieu à Madrid en Mai 1928, la question fut longuement discutée. Il apparut clairement que le C. I. T. E. J. A., tout en ayant adopté le principe de la responsabilité limitée en ce qui concerne les passagers et le transport des marchandises, préférerait le système de la responsabilité illimitée pour la réparation des dommages causés aux tiers à la surface. M. Cogliolo, délégué italien, souligna :

1° La difficulté de l'adoption de la limitation de la responsabilité, en raison de l'indétermination du chiffre-limite, car les dommages causés peuvent être d'un ordre de grandeur très variable, et de la difficulté de la répartition de cette somme maxima entre les tiers, si différents dommages ont été causés par un même aéronef en des lieux différents ; 2° La nécessité, si l'on admet le régime de la responsabilité illimitée, d'étudier l'institution de l'abandon et dans tous les cas d'envisager si possible la création de l'assurance obligatoire. M. Pittard, favorable à l'assurance obligatoire, s'éleva contre le principe de la limitation, qu'il qualifia de monstruosité juridique. M. Ripert défendit la même opinion, s'attaquant notamment à une limitation réalisée par la faculté d'abandon.

« L'extension de l'abandon de la navigation maritime à
« la navigation aérienne est une copie maladroite d'une
« pratique ancienne maintenue par la force de la tra-
« dition, mais peut-être, si le droit maritime se consti-
« tuait maintenant, n'admettrait-on pas l'abandon. Dans
« tous les cas, il paraît inutile de le transposer dans une
« institution nouvelle » (1). M. Babinski, délégué polo-
nais, se prononça de même contre la limitation de la res-
ponsabilité. Le Président de la session, M. Iranzo Y Goi-
zueta défendit le principe de la responsabilité illimitée
en montrant, d'après l'exemple de l'organisation espa-
gnole d'assurances, qu'il n'est nullement incompatible
avec l'assurance. Sir Alfred Dewis, délégué anglais,
quoique hostile à la limitation, la considérait au con-
traire comme indispensable à l'assurance. Enfin le dé-
légué allemand, M. Richter, ne se déclara favorable à la
limitation que pour des raisons pratiques, se réservant
d'accepter le principe de la responsabilité illimitée s'il
était démontré que ce système n'empêcherait pas l'assu-
rance.

Par conséquent, d'un point de vue purement juridi-
que, les délégués étaient unanimes à condamner la limi-
tation de la responsabilité. Mais certains d'entre eux la
défendaient pour des raisons pratiques, afin que les com-
pagnies d'assurances consentissent à garantir la répara-
tion de ce risque encore indéterminé, moyennant le paie-
ment de primes raisonnables. Mais M. Ambrosini, tout
en préparant un nouvel avant-projet de convention
fondé sur le principe de la responsabilité illimitée, le
faisait précéder d'un rapport où il présentait, à titre per-

(1) Compte rendu de la 3^e session du C. I. T. E. J. A., Mai 1928, p. 73.

sonnel, une défense du principe de la limitation : « S'il
« est vrai que la responsabilité illimitée est la règle —
« écrivait-il — cela ne signifie pas moins que l'on peut,
« et, dans certains cas, l'on doit, déroger à la règle. Le
« droit connaît en effet des règles de *jus singulare* et des
« privilèges qui ne sont autres que des dérogations in-
« troduites *propter aliquam utilitatem*. C'est justement
« dans notre cas que les raisons d'utilité existent : il ne
« s'agit pas seulement, ainsi qu'on l'a affirmé, de rai-
« sons de caractère pratique, mais aussi de raisons de
« caractère juridique — c'est-à-dire, d'une part, l'oppor-
« tunité de favoriser le développement des entreprises
« aéronautiques, et cela en faveur de la collectivité, et
« d'autre part, l'équité qui commande un correctif au
« principe — même exceptionnel — de la responsabilité
« objective, principe qui a été déjà adopté par la troi-
« sième Commission contre les exploitants de l'industrie
« des transports aéronautiques. C'est pourquoi — con-
« cluait M. Ambrosini — l'adoption éventuelle du prin-
« cipe de la responsabilité limitée n'aurait pas été, ainsi
« qu'on l'a dit, une monstruosité juridique. Bien au con-
« traire, elle aurait satisfait les suprêmes exigences du
« droit, qui est règle de vie pratique, et qui doit être
« adapté aux différentes éventualités des phénomènes
« humains ».

Néanmoins, la troisième Commission, réunie à Paris du 11 au 18 Octobre 1928, reprenait la question de la limitation à la fois au point de vue purement juridique et au point de vue pratique et rejetait le principe de la limitation par une majorité de 9 voix contre 6. Les adversaires de la limitation se fondaient sur l'équité pour défendre leur thèse, montrant l'injustice d'une répara-

tion seulement partielle et faisaient valoir de plus que le développement de l'industrie automobile n'avait pas été enrayé par l'application du principe de la réparation intégrale. « Sans doute, il y a lieu de faire des sacrifices énormes pour le développement de l'Aéronautique, déclarait M. de La Pradelle, mais ces sacrifices il ne faut pas les demander aux particuliers : il faut les demander à des collectivités. C'est une question de subvention, et, suivant les conceptions nationales, d'encouragements à accorder à l'industrie aéronautique. Il ne faut pas que des sacrifices particuliers soient demandés sous forme de lois. Je ne pense pas que le *propter utilitatem* soit différent du *propter aequitatem* ».

Les partisans de la limitation invoquaient le même principe d'équité, présentant la limitation de la responsabilité comme une juste entreprise de la responsabilité objective, qui met à la charge de l'exploitant les conséquences de la force majeure.

Au point de vue pratique une suggestion intéressante était apportée par Sir Alfred Denis, délégué anglais, qui proposait l'adoption de la limitation avec un maximum très élevé, de façon que, dans les seuls cas de catastrophes exceptionnelles, une partie du dommage restât impayée, la solution consisterait alors dans une intervention de l'Etat.

M. Ambrosini présentait un cinquième rapport à la quatrième session plénière du C. I. T. E. J. A. qui se tint à Paris en Avril-Mai 1929.

Ce rapport était fondé sur les principes suivants :

1° Responsabilité objective n'admettant point d'autre cause d'exonération ou d'atténuation que la faute de la victime ;

2° Application du système de responsabilité objective, sans distinction, à tout dommage pouvant être causé aux tiers à la surface, même lorsque le dommage est dû par exemple au jet fait en cas de nécessité, ou lorsqu'il est causé par une personne quelconque (un passager) se trouvant à bord de l'aéronef. « La Commission « a voulu par là, déclarait le Rapporteur, affirmer en- « core une fois le principe que tout dommage, de toute « espèce, causé par un aéronef en manœuvre à ceux qui « sont étrangers à l'usage de l'aéronef doit être réparé : « que la protection du tiers, qui est étranger à la navi- « gation aérienne et qui n'a ni la possibilité ni les « moyens de se défendre des dangers de la navigation « aérienne, doit être assurée de la manière la plus éner- « gique ».

3° Réparation intégrale. Rejet de toute limitation légale.

4° Afin de garantir la réparation due aux victimes, responsabilité solidaire du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef, ainsi que de l'auteur du dommage, sauf si ce dernier est un membre de l'équipage. (Pour les membres de l'équipage une solution moins sévère était adoptée, avec l'application du principe de la responsabilité subjective et la non solidarité).

L'affirmation du principe de la solidarité entre le propriétaire, l'exploitant de l'aéronef et l'auteur du dommage avait donné lieu à de longues discussions. Quelques membres de la Commission étaient d'avis que le propriétaire de l'aéronef aurait dû être libéré de toute responsabilité au cas où il aurait cédé régulièrement — avec inscription du contrat au registre aéronautique — l'usage de son aéronef. C'est à l'exploitant seul qu'aurait

dû incomber l'obligation de réparer les dommages. C'était l'opinion défendue par les délégations française et anglaise, mais elle fut repoussée par la majorité des délégués par crainte de l'insolvabilité de l'exploitant.

Le projet de convention ainsi conçu était d'une extrême sévérité pour l'exploitant — et M. Ripert lui-même, ardent défenseur du principe de la responsabilité illimitée, dès l'ouverture de la session, prévoyait qu'une telle rigueur contre l'exploitant appellerait une limitation de la réparation. Il signalait que la responsabilité objective établie par le projet de convention était plus dure pour l'exploitant que la responsabilité objective illimitée sanctionnée en divers pays. Le système proposé dans le projet de convention examiné, enlevait en effet au propriétaire la possibilité de démontrer que son appareil n'avait pas été la cause du dommage, mais seulement l'instrument, puisque le propriétaire de l'aéronef, s'il pouvait s'exonérer par la preuve de la faute de la victime, restait néanmoins responsable de l'accident causé par le fait de la victime (1), devait supporter les conséquences d'un accident survenu par suite d'un ordre de l'autorité (fait du prince) et les dommages causés par suite d'une collision provoquée par un autre appareil.

Après de nouvelles et ardentes discussions où la délégation française combattit vigoureusement le principe de la responsabilité limitée tandis que la délégation italienne s'en faisait le champion, le principe de la limitation était à nouveau repoussé par un vote de 12 voix contre 7.

Mais le Président faisait remarquer qu'un tel vote

(1) Voir infra chapitre de la Faute de la victime.

n'était pas de nature à faire espérer un accord de tous les Gouvernements pour une convention internationale. Aussi la question de principe fut-elle réservée et l'on invita les partisans de la limitation à étudier les bases d'un système de limitation. Ainsi malgré un vote défavorable sur le principe, l'organisation pratique de la limitation de la responsabilité venait à l'étude.

A la suite de cette résolution, la troisième Commission se réunit à nouveau à Paris les 7 et 8 Mai 1930 afin d'introduire si possible, dans le projet de convention le principe de la limitation de la responsabilité. La Commission, après examen du septième rapport de M. Ambrosini où étaient exposés divers systèmes de réalisation pratique de cette limitation, après une discussion approfondie, se déclara à l'unanimité, sauf quelques abstentions, en faveur d'une solution mixte : limitation de la responsabilité au cas de dommage causé sans faute, et réparation intégrale au cas de dol ou de faute prouvée à la charge du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef.

La responsabilité serait limitée à une somme maxima globale, au delà de laquelle le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef seraient déchargés de toute obligation de réparation.

C'est sur ces principes que fut établi un nouvel avant-projet de convention qui fut présenté à la cinquième session plénière du C. I. T. E. J. A. à Budapest en Octobre 1930.

Le Comité examina les différents systèmes possibles de limitation de la responsabilité. Deux systèmes paraissaient au C. I. T. E. J. A. dignes d'être accueillis : celui d'une somme maxima globale déterminée *a priori* et in-

variablement pour tous les cas, et un deuxième système fondé en principe sur la valeur de l'aéronef. Le premier système considéré comme le plus simple et d'une application quasi-mécanique eut tout d'abord la préférence du C. I. T. E. J. A. Il fut ensuite abandonné parce que trop arbitraire dans la détermination du chiffre-limite de l'indemnité, et parce qu'il ne faisait pas de distinction entre les grands et les petits aéronefs : « les petits aéro-
« nefs de valeur minime devant répondre dans les
« mêmes limites que l'aéronef géant d'un coût très élevé.

« Le choix a donc porté sur l'autre système qui pro-
« portionne, en principe, l'indemnité à la valeur de l'aé-
« ronef, cause du dommage ; ce qui, avec quelques cor-
« rectifs, a paru capable de donner entière satisfaction.
« Dans le projet de convention ce système est organisé
« de la façon suivante :

« La responsabilité objective légale à la charge de l'ex-
« ploitant est limitée pour chaque accident à la valeur
« que l'aéronef a, au lieu et au moment de sa première
« mise en service.

« Si cependant cette valeur est inférieure à une somme
« limite maxima fixée à 5.000.000 de francs français,
« l'exploitant ne peut se libérer en offrant la valeur de
« l'aéronef, mais doit payer les dommages jusqu'à con-
« currence de ladite somme.

« On évite ainsi les cas d'indemnités insuffisantes et
« dérisoires, et la somme maxima put être considérée en
« général, et sauf des cas exceptionnels et catastrophé-
« ques, comme suffisante pour rembourser d'une façon
« équitable les dommages causés » (1).

(1) Exposé de M. Ambrosini en date du 20 Décembre 1930.

Un grand nombre de délégués acceptèrent le principe de la limitation à la condition que fut étudié et appliqué un système de garanties assurant aux victimes le paiement des indemnités qui pourraient leur être dues. Le Comité fit suivre le projet de convention d'une recommandation tendant à l'étude de ces garanties.

Ainsi étaient adoptés les principes de la responsabilité objective, de la limitation de la responsabilité et des garanties de paiement qui devaient former l'ossature de la convention définitive; non d'ailleurs sans que le principe de la limitation ne donnât encore lieu à discussion lors même de la Conférence Diplomatique de Rome.

En Mai 1933 la troisième Commission se réunissait pour résoudre la question des garanties dont M. Vivent était le rapporteur. Essayant d'aboutir le plus vite possible au système le plus simple, M. Vivent proposa que chaque Etat contractant se portât caution pour ses nationaux, et que ce système de garantie fut le seul. La Commission rejeta ce système, craignant notamment que dans de nombreux pays le Département des Finances refusât de souscrire à cette obligation, et le Rapporteur fut invité à prévoir la possibilité d'user de trois garanties parallèles : caution d'Etat, dépôt en espèces ou garantie de banque, assurance.

Lors d'un troisième examen de la question par la Commission, certains délégués, en raison des facilités qu'on possède en tous les pays pour s'assurer, demandèrent que l'assurance obligatoire fut érigée en système unique, « mais la Commission voulant réserver la liberté de cha-
« que Etat ne leur donna qu'une demi satisfaction : si,
« en effet, elle a admis que le système serait en prin-
« cipe l'assurance obligatoire, elle a consacré aussi le

« droit pour les Etats de déroger à ce principe et de « choisir un des deux autres systèmes proposés » (1).

Ces principes furent approuvés par le C. I. T. E. J. A. à la septième session de Stockholm. Le corollaire de l'adoption de l'assurance obligatoire, fut l'ouverture, au bénéfice de la victime, dans tous les cas, d'un recours contre l'assureur, alors que dans l'avant-projet adopté à Budapest, ce recours n'était ouvert qu'autant que le permettait la loi du siège de l'assureur. Et l'obligation pour l'exploitant de fournir une des sûretés prévues fut sanctionnée par la responsabilité illimitée de celui qui contreviendrait à cette prescription (1).

Le projet de convention ainsi établi fut soumis en Mai 1933, à Rome, à la troisième Conférence internationale de droit privé aérien. Il fut l'objet de longues et ardues discussions, et la Conférence aurait risqué de ne point aboutir sans le sincère désir de conciliation qui animait les délégués et permit les concessions réciproques nécessaires à une entente finale, qui fut enfin réalisée le 29 Mai 1933. Dix-neufs Etats signèrent la « Convention pour l'Unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface ».

(1) Rapport de M. Vivent — Juin 1932 — Document N° 164.

CHAPITRE II

Principes de la Convention

Le texte définitif de la convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, consacre les principes suivants :

L'exploitant de l'aéronef est soumis dans tous les cas, tout au moins, à une responsabilité objective.

Cette responsabilité est limitée.

L'exploitant perd le bénéfice de cette limitation si la victime prouve sa faute grave ou son dol, ou la faute grave ou le dol de ses préposés, ou s'il n'a pas satisfait à certaines prescriptions de la convention.

Par conséquent, en face de la responsabilité objective limitée, régime ordinaire de la convention, subsiste dans certains cas déterminés une responsabilité subjective illimitée.

Dans tous les cas où joue la responsabilité objective limitée, les victimes sont assurées du paiement de l'indemnité qui leur est due, par le jeu de garanties que doit obligatoirement fournir l'exploitant.

Ces trois principes essentiels qui constituent l'ossature de la Convention seront développés successivement en trois sections :

1° Le principe de la responsabilité ;

2° L'étendue de la responsabilité: responsabilité limitée ; responsabilité illimitée ; le dommage consécutif à une collision d'aéronefs et l'étendue de la responsabilité ;

3° Les garanties de paiement.

Nous étudierons ensuite les conditions de la responsabilité et l'exercice de l'action.

Enfin dans un dernier chapitre nous exposerons dans quelle mesure la convention de Rome paraît avoir atteint le but poursuivi par les différentes puissances qui participèrent à son élaboration.

SECTION I

Le principe de la responsabilité

Toute l'économie de la convention est fondée sur le principe que les dommages causés par un aéronef à ceux qui sont absolument étrangers à l'exploitation de l'aéronef et au voyage aérien, doivent être remboursés dans tous les cas, c'est-à-dire indépendamment de dol ou de faute de la part de l'exploitant ou de ses préposés « par cela seul que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef ». Nous n'avons pas à insister ici sur la valeur de ce principe, qui a déjà fait l'objet de développements antérieurs. Nous rappelons simplement qu'il se justifie par les raisons suivantes :

1° L'inégalité de situation entre l'auteur et la victime, la non réciprocité des dommages ;

2° L'impossibilité presque absolue pour la victime de prouver la faute de l'aéronaute ;

3° Le devoir de garantie que crée pour l'exploitant

l'usage d'une machine qui expose le public à de nouveaux périls ;

4° Enfin dans les cas où le dommage est causé dans une propriété privée, ce principe apparaît comme le corollaire de la liberté de survol des propriétés privées.

La majorité des lois aéronautiques accueille ce principe et son acceptation par les membres du C. I. T. E. J. A. a été unanime. Aussi a-t-on pu dire qu'il existe désormais sur ce point une conscience juridique internationale.

★★

Cette responsabilité fondée sur le risque ne cède ni devant la force majeure, même lorsqu'elle apparaît sous la forme du fait du prince, ni devant la faute d'un tiers. Elle n'est influencée que par la faute de la victime.

Les solutions des différentes lois et des jurisprudences nationales diffèrent à cet égard (1) : les unes considérant toute faute de la victime comme une cause de complète exonération de la responsabilité, les autres proportionnant l'influence de la faute soit à sa gravité, soit à sa part de causalité dans le dommage et aboutissant ainsi, selon les cas, à l'exonération complète ou à l'atténuation de la responsabilité. La Convention, dans son article 3, déclare : « La responsabilité visée à l'article précédent ne peut être atténuée ou écartée que dans le cas où la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué ».

Dans un désir d'unification la conférence de Rome a voulu créer là une règle propre à la Convention et elle a rejeté la formule du projet de convention ainsi conçu :

(1) Voir *supra* p. 71.

« cette responsabilité peut être atténuée ou écartée seulement dans le cas de faute de la personne lésée et conformément aux dispositions de la loi du Tribunal « saisi ». Cette formule avait été proposée par analogie avec l'article 21 de la Convention de Varsovie. Mais nous verrons plus loin que la Convention donne à la victime, le choix entre divers tribunaux de pays différents (1) ; le même accident aurait pu être jugé d'après des lois différentes, avec des résultats différents et cela d'après le choix de la victime qui aurait pu ainsi influencer sur l'issue du procès. Aussi faut-il se féliciter de la formule employée par la Convention.

Cependant il serait vain de se dissimuler que l'unification du droit sur ce point n'est pas pour autant réalisée, car cette règle de la Convention, comme toutes les autres, sera interprétée par les tribunaux, et il est très probable que les interprétations, sur ce point, seront aussi diverses que les législations.

En tout cas il résulte de la formule même de l'article 3 que c'est la part de causalité de la faute dans le dommage qui doit être prise en considération, et non sa gravité.

SECTION II

L'étendue de la responsabilité

A) *La limitation de la responsabilité*

Nous avons vu à quelles longues et ardentes discussions avait donné lieu le principe de la limitation de responsabilité au cours de l'élaboration d'un projet de

(1) Voir *infra*, p. 232.

convention. Adopté par le C. I. T. E. J. A. dans sa cinquième session à Budapest en Octobre 1930, le principe fut encore remis en discussion lors de la Conférence de Rome.

Les deux tendances opposées s'appuyaient sur des arguments d'une grande force et d'une grande évidence (1).

Les adversaires de la limitation se prévalaient tout spécialement du grand argument qu'il n'était ni rationnel, ni équitable, d'imposer aux victimes d'une activité à laquelle elles sont complètement étrangères, une renonciation même partielle à la réparation qui leur est due. Mesure illogique, puisque ces victimes ont paru mériter la protection la plus énergique, et qu'on a adopté en leur faveur le principe de la responsabilité objective. Ils ajoutaient que, d'autre part, il était impossible de trouver un système rationnel d'application pratique du principe de la limitation.

Les défenseurs de la limitation, de leur côté, opposaient que celle-ci est une des conditions essentielles de vie et de développement des entreprises de transports aériens, qui ne peuvent encore subsister en grande partie, que grâce aux larges subventions des Gouvernements intéressés. « La condition actuelle de la navigation aérienne réclame la limitation dans l'intérêt même de la collectivité. Il importe de favoriser, pour le bien général, le progrès de ce nouveau moyen merveilleux de communication. Il n'en a pas été autrement et il en est encore de même (malgré les grands progrès réalisés) dans la navigation maritime ». D'ailleurs, l'application du

(1) Exposé de M. Ambrosini, rapporteur — Avant-projet de Convention présenté à la Conférence de Rome. Documents p. 13-14.

principe exceptionnel de la responsabilité objective en faveur des victimes, exige, comme contre-partie, la limitation de cette responsabilité en faveur de l'exploitant. C'est une question d'équité : répartir le dommage *non dolosif* entre auteurs et victime du dommage est plus équitable que de le faire supporter seulement aux premiers.

On ajoute que la limitation rend possible ou facilite l'assurance. Enfin, tout en concédant que tous les systèmes possibles d'organisation pratique de la limitation présentent des inconvénients, il n'est pas vrai que l'on n'en puisse pas trouver un qui soit satisfaisant : par exemple celui de proportionner l'indemnité à la valeur de l'aéronef cause du dommage.

A la Conférence de Rome, la délégation polonaise combattit le principe de la limitation « dans l'intérêt même de l'exploitant de l'aéronef » estimant que le chiffre choisi comme limite de la responsabilité nécessairement considérable « agirait incontestablement sur l'esprit du juge » et l'amènerait à accorder à la victime le maximum prévu, ce qui constituerait une entrave au développement de la navigation aérienne.

Les délégations suisse et tchécoslovaque proposèrent l'adoption du système de la responsabilité illimitée avec la limitation du minimum de la garantie. La Finlande, la Suède, l'U. R. S. S. étaient également en faveur de la responsabilité illimitée. Cependant la majorité des délégués, dans un esprit de transaction, étant donné que la Convention prévoit en faveur des tiers l'application de la théorie du risque et tout un système de garanties de paiement de l'indemnité due, et dans certains cas une responsabilité subjective illimitée, se prononça en faveur de l'adoption du principe de la limitation.

★★

Il restait à organiser pratiquement cette limitation.

Les systèmes possibles peuvent être groupés en trois catégories :

1° Détermination d'une somme maxima globale au delà de laquelle le propriétaire de l'aéronef n'est pas responsable ;

2° Détermination d'une limite maxima de responsabilité d'après la force motrice, ou la capacité de cargaison, ou le poids de l'aéronef ;

3° Responsabilité limitée à l'aéronef qui a causé le dommage.

La première catégorie représente le système le plus simple. La somme maxima globale est déterminée *a priori*, elle est à l'ordinaire différente selon qu'il s'agit de dommages aux personnes ou de dommages aux biens. Au cas où un même accident fait plusieurs victimes elles concourent, en proportion du dommage souffert, sur la somme maxima globale qui a été prévue. Ce système est appliqué dans la loi allemande du 1^{er} Août 1923 (1) pour le cas où l'action en réparation est fondée

(1) Article 23 : « Le débiteur de dommages-intérêts sera tenu :

1°) si une personne est tuée ou blessée, seulement jusqu'à concurrence d'un capital de 1 million de marks ou d'une rente annuelle de 50.000 marks.

2°) si plusieurs personnes ont été tuées ou blessées dans le même accident, seulement jusqu'à concurrence d'un total de 2 millions et demi de marks en capital, ou d'un total de 250.000 marks de rente annuelle.

3°) si le dommage a été causé à des choses, seulement jusqu'à concurrence d'un total de 500.000 marks.

Au cas d'indemnité dues à plusieurs créanciers à la suite du même accident..... les indemnités particulières seront réduites dans la proportion de leur montant total par rapport au maximum prévu.

sur la théorie du risque ; la loi allemande connaissant également une responsabilité subjective illimitée (1).

La deuxième catégorie comprend les systèmes qui s'inspirent de la limitation de responsabilité du droit maritime anglais. Le montant de la réparation est proportionné au tonnage du navire, le taux étant différent selon que le dommage a été causé aux personnes ou aux biens (huit livres sterling par tonne en cas de dommages aux biens, quinze par tonne en cas de dommages aux personnes).

Dans le domaine aérien, soit la force motrice, soit la capacité de cargaison, pourrait être prise en considération pour le calcul de l'indemnité. C'est donc l'importance et par conséquent la valeur de l'aéronef qui mesure ici la responsabilité.

La troisième catégorie comprend certains systèmes qui limitent la réparation du dommage à la valeur de l'aéronef. C'est, premièrement, le système de l'abandon adopté dans la loi aérienne italienne : le propriétaire de l'aéronef peut dans certaines conditions, sauf au cas où le dommage a été causé par sa faute personnelle, se libérer de toute responsabilité en abandonnant l'aéronef (2). Il faut bien remarquer qu'avec le système de l'abandon, le propriétaire est personnellement et indéfiniment responsable du dommage causé ; seulement il peut, s'il le croit opportun, limiter sa responsabilité en abandonnant l'aéronef. Il en est tout autrement du système adopté par le droit maritime allemand et scandinave. La responsabilité du propriétaire du navire est purement réelle, limitée au seul navire, qui constitue la fortune de mer, patrimoine indépendant et sur lequel seule-

(1) Voir supra page 37.

(2) Voir supra p. 59.

ment les créanciers peuvent recourir. Chaque navire constituant le centre d'une fortune de mer particulière, tout armateur a autant de fortunes de mer qu'il possède de navires.

Enfin on peut envisager un quatrième système qui limite la responsabilité du propriétaire de l'aéronef à une somme correspondant à la valeur de l'aéronef avant l'accident qui a causé le dommage.

Quelle est la valeur de ces différents systèmes ?

Le premier système, qui détermine une somme maxima globale comme limite de la réparation, a l'avantage de la simplicité. Mais il est empirique et arbitraire, car cette somme limite maxima n'est fondée sur aucun élément rationnel.

Le deuxième système adopté par le droit maritime anglais, s'il a sur le premier l'avantage de se fonder sur la valeur de l'aéronef, a néanmoins l'inconvénient de faire lui aussi intervenir l'élément arbitraire du coefficient par lequel on multiplie le tonnage du navire pour calculer l'indemnité.

Le troisième système de l'abandon ou de la fortune de mer patrimoine indépendant présente le double avantage de déterminer la limite de la réparation par un élément objectif, l'aéronef, et de donner au propriétaire de l'aéronef la certitude qu'il ne pourra être poursuivi sur aucune autre partie de son patrimoine pour la réparation des dommages causés aux tiers. Mais une telle conception a le grave inconvénient de ne réserver aux tiers qu'une réparation souvent illusoire, car à la suite d'un accident, l'aéronef sera le plus souvent détruit. On a songé à corriger cet inconvénient en imposant l'obligation de l'assurance au titulaire de l'aéronef et

en comprenant l'indemnité d'assurance dans le patrimoine d'exécution si l'on adopte le système du droit maritime allemand, ou en substituant l'indemnité d'assurance à l'aéronef dans le cas de l'abandon.

L'examen de ces divers systèmes nous montre l'imperfection de chacun.

Le système adopté par la Convention est le suivant :

« 1° L'exploitant est responsable pour chaque accident, jusqu'à concurrence d'une somme fixée à raison
« de 250 francs par kilogramme du poids de l'aéronef.
« Le poids de l'aéronef s'entend du poids de l'aéronef
« avec la charge totale maximum, tel qu'il est porté au
« certificat de navigabilité ou toute autre pièce officielle;
« 2° Toutefois la limite de la responsabilité de l'exploitant ne pourra être inférieure à 600.000 francs, ni
« supérieure à 2.000.000 francs ;

« 3° Le tiers de cette valeur est affecté à la réparation des dommages causés aux biens et les deux autres
« tiers à la réparation des dommages causés aux personnes, sans que, dans ce dernier cas, l'indemnité prévue puisse dépasser 200.000 francs par personne
« lésée » (Art. 8).

La Convention détermine donc la mesure de la responsabilité par la valeur de l'aéronef, définie par son poids et un coefficient arbitraire, s'inspirant du droit maritime anglais et de la Convention internationale de Bruxelles du 25 Août 1924 « pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer » qui, après avoir déclaré que « le propriétaire d'un navire de mer
« n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur
« du navire, du frêt et des accessoires du navire, stipule

« que, pour certaines catégories de dommages — dont
« l'une, comprend les dommages causés aux tiers à terre
« ou sur l'eau, par les faits ou fautes du capitaine, de
« l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au
« service du navire — la responsabilité ne dépassera
« pas une somme totale de 8 livres sterling par tonneau
« de jauge du navire ».

Mais cette détermination de la mesure de la responsabilité, par la valeur de l'aéronef, n'est pas absolue, puisque, par ailleurs, la limite de responsabilité est comprise entre une somme minima et une somme maxima.

Pratiquement ce système aboutit aux résultats suivants :

Soit un dommage à la surface causé par exemple par un Wibault 282 T. trimoteur 1050 C V. d'un poids total de 6.200 kilogrammes, la limite maxima de la responsabilité calculée selon le poids de l'appareil sera de :

$$250 \text{ fr.} \times 6.200 = 434.000 \text{ francs}$$

mais la Convention porte la limite de la responsabilité dans ce cas à 600.000 francs (ce qui est d'ailleurs encore inférieur au prix de cet appareil qui vaut 850.000 francs). Au contraire, supposons un dommage causé aux tiers par un Handley Page Western 42V, d'un poids de 13.400 kilogrammes, la limite de responsabilité calculée à raison de 250 francs par kilogramme serait de 3.350.000 francs ; mais d'après la limite maxima prévue à la convention, la responsabilité de l'exploitant dans ce cas ne dépassera pas 2.000.000 de francs.

Un Junkers J V 52 Léopard IV d'un poids total de 7.600 kilogrammes entraînerait une limite maxima de responsabilité de 1.900.000 francs.

Mais les sommes ainsi déterminées représentent la

somme maxima globale que peut atteindre le montant de la réparation, à supposer que les dommages aient été causés à la fois aux personnes et aux biens à la surface.

Si des biens seulement ont été endommagés, la responsabilité sera limitée au tiers de ces sommes ce qui entraîne une limite minima de 200.000 francs et une limite maxima égale à 2.000.000.

3

Si, seules, des personnes ont été atteintes, la limite minima sera de 400.000 francs et la limite maxima de 2 (2.000.000). De plus, dans ce dernier cas, l'indemnité ne

3

pourra jamais dépasser 200.000 francs par personne lésée (1).

Le projet de convention avait prévu que si le montant affecté à la réparation des dommages causés aux biens n'était pas intégralement absorbé, ce qui restait serait dévolu à la réparation des dommages causés aux personnes. Mais la Convention ne reproduit pas cette disposition et il résulte des travaux de la Conférence de Rome que la reversibilité n'est pas admise.

Aux termes de l'article 19 de la Convention « les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérés comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds ».

L'article 9 prévoit le cas où plusieurs personnes ont

(1) Cette limite a été adoptée sur la demande de la délégation des E. U. de façon à faciliter l'assurance à des primes raisonnables et par analogie avec la Convention de Varsovie.

subi des dommages dans le même accident et où la somme globale à payer à titre de réparation dépasse les limites prévues à l'article 8. Dans ce cas, « il y a lieu de procéder à la réduction proportionnelle du droit de chacun, de façon à ne pas dépasser dans l'ensemble les limites susdites ».

Cette disposition est d'une application très simple au cas où toutes les victimes portent leurs revendications devant un même tribunal ; nous verrons plus loin à quelles difficultés elle peut donner lieu au cas contraire (1).



Sans doute la critique essentielle que l'on peut formuler contre un système qui détermine la limite de la responsabilité par la valeur de l'aéronef, repose-t-elle sur cette constatation que le risque auquel sont exposés les tiers ne croît pas avec la valeur de l'aéronef. Bien au contraire, un gros avion multimoteur est bien plus sûr qu'un petit avion de tourisme à la merci de la moindre défaillance de son unique moteur.

Plus coûteux est le matériel, plus grande est la garantie pour les tiers à la surface.

On a été jusqu'à dire (2) que la détermination de la limite de la responsabilité par la valeur de l'appareil risque d'amener les constructeurs et les entreprises de navigation aérienne à diminuer les éléments de sûreté technique de l'appareil pour abaisser sa valeur et, par là, la responsabilité de son propriétaire. Mais cette der-

(1) Voir infra page 236.

(2) Voir les interventions en ce sens de M. Oppikofer, délégué allemand, et de M. Jaeckel, délégué des Etats-Unis, dans les procès-verbaux de la Conférence de Rome p. 135 et suivantes.

nière remarque semble n'avoir qu'une portée toute théorique, car l'utilisation et le perfectionnement des éléments techniques de sécurité n'ont pas pour but direct la protection des tiers, mais la sécurité de l'exploitant et des passagers de l'aéronef, et la recherche de cette sécurité s'impose d'une manière trop primordiale pour qu'elle puisse être influencée par l'élément très secondaire d'une élévation de prime d'assurance.

Le but poursuivi dans cette organisation pratique de la limitation de la responsabilité était, d'une part, d'assurer aux tiers, dans la plupart des cas, une réparation intégrale, d'autre part de proportionner autant que possible la responsabilité de l'exploitant à sa solvabilité, de façon à ne pas accabler l'aviation de tourisme sous des charges trop lourdes. C'est ce qui justifie qu'on ait déterminé la limite maxima de la responsabilité proportionnellement à la valeur de l'aéronef, donc à la capacité financière de l'exploitant, qui doit fournir les garanties prévues par la Convention. Si cette valeur a été estimée d'après le criterium du poids maximum autorisé de chaque avion, c'est parce que ce poids maximum est un chiffre qui se trouve dans les certificats de navigabilité, qui est donc facile à reconnaître, alors que la valeur même de l'aéronef aurait été très difficile à évaluer, particulièrement dans le cas des prototypes qui n'ont pas encore été introduits sur le marché. Sans doute le système du coefficient est-il arbitraire, mais il est cependant préférable à l'adoption d'une limite forfaitaire également arbitraire, trop élevée dans certaines circonstances et trop basses en d'autres, car il permet d'arriver à une certaine graduation qui évite cet inconvénient.

D'autre part, si l'on a voulu épargner à l'aviation de

tourisme de fournir des garanties écrasantes (1), on n'a pas voulu cependant que les tiers se trouvent lésés au cas de dommages graves causés par ces aéronefs dont la légèreté aurait pu limiter à un chiffre dérisoire la responsabilité de l'exploitant, aussi a-t-on imposé une limite minima à leur responsabilité.

Inversement, et dans un même souci de juste mesure, on a limité à une somme maxima la responsabilité à laquelle peuvent donner lieu les gros avions commerciaux, sans quoi la garantie à fournir aurait été fort lourde et la responsabilité pratiquement illimitée. C'est qu'en effet, la majeure partie des accidents causés aux tiers n'entraîne que des dommages peu importants. D'après les déclarations de M. Vivent, rapporteur des dispositions du projet de convention relatives aux garanties, si les accidents sont assez fréquents, ils n'ont généralement pas entraîné de grosses indemnités, et l'on peut dire, qu'en moyenne, les accidents causés à des tiers à la surface, se résolvent par une indemnité de 1.000 francs français par accident.

En ce sens, le délégué des Etats-Unis signalait à la Conférence de Rome, que d'après les statistiques du Ministère du Commerce, durant l'année 1931, 187 accidents avaient été causés aux biens à la surface ; le montant total d'indemnisation de ces dommages avait été de 411.000 francs. En 1932, 129 accidents avaient été causés à la surface, et pour indemniser tous ces dommages on avait dépensé un total de 310.000 francs.

Sans doute faut-il penser aussi aux accidents graves,

(1) Selon les termes de M. Vivent, rapporteur : « D'une enquête faite en France, il résulte qu'un touriste aviateur qui assure un risque de 600.000 francs paye de 1.200 à 1.300 francs de prime », ce qui n'est pas excessif.

aux catastrophes exceptionnelles, dont nous avons cité des exemples dans notre introduction. Mais les chiffres prévus par le C. I. T. E. J. A. permettent de donner, même dans des cas de ce genre, dans une assez large mesure, satisfaction aux victimes.

Dans cette recherche délicate d'un équilibre entre les intérêts de la navigation aérienne et les intérêts des tiers, il semble que l'on soit parvenu à une solution au moins temporairement satisfaisante ; transaction imparfaite et provisoire entre des intérêts opposés, également exigeants, et qui est appelée à se modifier avec l'évolution de la navigation et des assurances aériennes.

B) *La responsabilité illimitée*

L'une des caractéristiques de la Convention de Rome est le maintien de la responsabilité illimitée en deux hypothèses :

1° Au cas où abandonnant le principe du risque, on fonde l'action en responsabilité sur la culpabilité de l'exploitant. Aux termes de l'article 14 : « L'exploitant
« n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de
« la présente Convention qui limitent sa responsabilité.

« 1° S'il est prouvé que le dommage provient de la
« faute lourde ou du dol de l'exploitant et de ses pré-
« posés, à moins que l'exploitant ne prouve que le dom-
« mage provient d'une faute de pilotage, de conduite ou
« de navigation, ou s'il s'agit de ses préposés, qu'il prit
« toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage ».

On n'a pas voulu abandonner le principe traditionnel de la responsabilité délictuelle et de la réparation intégrale. « Dans les pays où il existe une responsabilité pour faute personnelle, l'opinion publique comprendrait

difficilement que l'exploitant qui commet une faute puisse jouir de ce bénéfice même dans ce cas de faute — déclarait M. Ripert à la Conférence de Rome. — Il ne faut pas oublier que dans un certain nombre de pays, les Conventions internationales sont soumises à l'approbation du Parlement et les Parlements seraient peu disposés à admettre une responsabilité limitée pour les personnes qui ont commis une faute » (1).

La limitation de la responsabilité apparaissait comme la contrepartie de la responsabilité objective, il semblait qu'elle n'eût plus de raison d'être et revêtit un caractère immoral au cas où la faute de l'exploitant était prouvée.

Mais on n'a voulu prendre en considération que le dol ou la faute lourde. A ce sujet, la délégation britannique avait fait remarquer que le droit anglais ne connaît pas la faute lourde et avait proposé que fut reprise la formule de la Convention de Varsovie ainsi conçue : « si « le dommage provient d'un dol ou d'une faute qui, « d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme « équivalente au dol ». Des divergences de vues s'étant produites quant au tribunal compétent pour apprécier la faute, les uns soutenant la compétence du tribunal saisi, les autres celle du tribunal du lieu du dommage, il fut décidé de ne pas employer cette formule dans la Convention de Rome, de sorte que le Tribunal saisi devra interpréter la Convention elle-même et non sa propre loi nationale, ce qui constituera un grand avantage dans le sens de l'unification (2).

D'autre part, on a fait exception à l'application de la

(1) Procès-verbal de la Conférence de Rome, p. 223.

(2) Voir en ce sens l'intervention de M. Kusters (Pays-Bas) Procès-verbal de la Conférence de Rome p. 228.

responsabilité illimitée pour la faute de pilotage, de conduite ou de navigation, car dans la majorité des cas, si un accident se produit, on peut relever une faute de cette nature, si bien qu'en permettant d'alléguer la faute de navigation on aurait abouti en fait à retirer dans presque tous les cas à l'exploitant, le bénéfice de la limitation.

En ce qui concerne la faute des préposés, la question était plus délicate, car en fait on peut distinguer entre les préposés commerciaux de l'entreprise de navigation aérienne et les préposés employés à la conduite de l'aéronef. (Un préposé commercial peut donner l'ordre de faire de la navigation dangereuse (contrebande, mauvais temps, etc...)). Mais la convention ne tient pas compte de cette distinction et vise la faute lourde et le dol de tous les préposés en général (1).

L'exploitant dans ce cas peut se soustraire à l'application du principe de la responsabilité illimitée, s'il prouve qu'il a pris toutes mesures utiles pour éviter le dommage. Pratiquement ces mesures paraissent consister :

1° A avoir fait en sorte que l'aéronef parte pour son voyage en parfait état de navigabilité et avec le personnel au complet selon les lois et les règlements de l'Etat dans lequel il est immatriculé et dans toutes conditions favorables au vol (l'exploitant sera en faute s'il a fait partir l'aéronef dans des conditions atmosphériques nettement défavorables, ou par temps de guerre, malgré l'interdiction de vol, ou pour un but de contrebande, etc., etc... toutes conditions de nature à donner lieu à des atterrissages forcés).

(1) Procès-verbal de la Conférence de Rome p. 232.

2° A avoir fait en sorte que pendant le vol toutes les mesures de sécurité soient prises.

En résumé l'exploitant est privé du bénéfice de la limitation de la responsabilité : 1° s'il est prouvé qu'il a commis un dol ou une faute lourde à moins qu'il ne démontre qu'il s'agit d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation ; 2° si ses préposés ont commis un dol ou une faute lourde, ou à moins qu'il ne prouve qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage (1).

La deuxième hypothèse où l'exploitant se voit privé du bénéfice de la limitation de responsabilité est aux termes de l'article 14, alinéa *b*, celle où « il n'a pas fourni » l'une des sûretés prévues par la présente Convention, « ou si les sûretés fournies ne sont pas valables ou ne » couvrent pas la responsabilité de l'exploitant pour le « dommage causé dans les conditions et les limites de » la présente convention ».

Nous étudierons dans le chapitre suivant la nature et le montant de ces sûretés et nous verrons que parmi les modes de garantie prévus par la convention figurent l'assurance, le dépôt en espèces et la garantie de banque ; ce dépôt en espèces et cette garantie, aux termes de l'article 12, devront être complétées aussitôt que les sommes qu'ils représentent seront susceptibles d'être diminuées du montant d'une indemnisation. Par conséquent, soit au cas où aucune des sûretés exigées par la

(1) A cet égard l'article II est plus favorable à l'exploitant que l'article 25 de la Convention de Varsovie qui, en cas de dol ou de faute équivalente au dol commis par le préposé, ne permet pas à l'exploitant de recouvrer le bénéfice de la responsabilité limitée en prouvant qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage.

Convention n'aurait été fournie, soit au cas où le contrat d'assurance viendrait à expiration, ou si le dépôt et la garantie n'atteignaient plus le montant prévu dans la convention, l'exploitant perdrait le bénéfice de la limitation de la responsabilité.

L'une et l'autre hypothèse appellent la critique.

1° Le maintien même du principe de la responsabilité illimitée dans une convention fondée sur le principe de la responsabilité objective limitée, apparaît comme un élément de déséquilibre et nuit à la réalisation du but poursuivi. Selon les termes de la délégation italienne à la conférence de Rome, il y a ainsi dans la Convention une indécision, une opposition, entre les deux sources de responsabilité. La responsabilité objective limitée est utile à l'exploitant puisqu'elle lui permet de connaître le montant de sa responsabilité éventuelle et ainsi de s'assurer à un taux modéré, à la victime puisqu'elle lui permet en tout cas de se faire indemniser. La survivance dans la Convention d'une responsabilité illimitée au cas de faute, crée pour l'exploitant et les compagnies d'assurance cette indétermination que l'on voulait précisément éviter, sans présenter de grands avantages pour les victimes, puisque les chiffres prévus pour la limitation de la responsabilité permettent dans presque tous les cas une indemnisation complète, et que pour le surplus, l'exploitant n'est tenu de fournir aucune sûreté.

Sans doute la morale exige-t-elle que la faute et particulièrement le dol soient punis ; il était facile comme le proposait la délégation italienne, de fixer la limite de la responsabilité à un chiffre plus élevé au cas de faute : « c'est toujours admettre en ligne subordonnée, la faute ; c'est toujours donner à la faute une expression pécu-

niaire ; mais c'est déterminer encore et rendre possible aux assureurs de faire l'assurance, parce que les assurances sont d'autant plus élevées que les assureurs ne savent pas quelle est la limite de leur responsabilité » (1).

Puisque le fondement de la responsabilité civile dans la convention est le risque, il est contradictoire et illogique de continuer à considérer la faute comme une source d'obligation civile ; il était plus logique de la sanctionner par une peine.

On n'a pas voulu opposer ces « simples considérations d'opportunité » (2) à un principe général de droit aussi classique, aussi important que celui de l'obligation de réparer intégralement le dommage causé par faute.

Ce sont pourtant ces considérations d'opportunité, ou plus exactement la constatation des besoins réels qu'il fallait régler par des mesures d'équilibre et de justice, qui ont fait adopter comme fondement essentiel de la convention de Rome, le principe de la responsabilité objective limitée.

2° Dans l'hypothèse où l'exploitant n'a pas fourni les sûretés prévues par la convention ou si les sûretés fournies ne sont pas valables ou ne couvrent pas la responsabilité de l'exploitant pour le dommage causé dans les conditions et les limites de la présente convention, la perte du bénéfice de la limitation de responsabilité apparaît comme une véritable peine et l'on a espéré par la menace de cette peine amener l'exploitant à satisfaire aux obligations prévues par la Convention.

Mais on peut se demander quel avantage ces disposi-

(1) Cogliolo, délégué italien. PV. Conférence de Rome page 220.

(2) Richter, délégué allemand. PV. Conférence de Rome page 224.

tions procurent aux victimes, qui de toute façon, que la responsabilité soit limitée ou illimitée, n'ont aucune garantie de paiement.

Si l'on voulait sanctionner l'obligation de fournir une sûreté, il eût été plus efficace d'exiger que les Etats contractants s'engagent à subordonner l'autorisation de circuler, même au-dessus du territoire national, à la preuve que l'exploitant a fourni l'une des garanties prévues (1).

*C) Le dommage consécutif à une collision d'aéronefs
et l'étendue de la responsabilité*

Un dommage peut être causé aux tiers à la surface par suite d'une collision d'aéronefs.

L'article 6 de la Convention, appliquant la règle généralement admise de la solidarité entre co-auteurs d'un délit, stipule que les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables envers les tiers victimes de dommages, et ajoute, afin de sauvegarder l'application pratique du principe de la limitation de la responsabilité « chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention ». Disposition qui fait naître un problème difficile puisqu'il faut éviter que la limite de responsabilité de chacun ne soit dépassée quel que soit le montant de cette limite, quel que soit le montant de l'indemnité due, et dans un accident où la part de causalité de chacun dans la production du dommage peut être différente, malgré le jeu des recours entre les co-débiteurs solidaires. Et nous verrons (2) qu'aux termes de son article 7, la Convention de Rome « ne préjuge pas

(1) En ce sens Kaftal, *Problem of Liability for damages caused by aircraft on the surface* p. 97.

(2) Cf. *infra* p. 221.

la question de savoir « si l'exploitant de l'aéronef aura « ou non recours contre l'auteur du dommage ».

Mais la troisième Commission, en étudiant les règles de l'abordage aérien, devait nécessairement régler cette question des recours entre co-débiteurs solidaires. Aussi est-ce à l'avant-projet de convention sur l'abordage aérien adopté en première lecture par le C. I. T. E. J. A. au cours de sa neuvième session à Berlin en Septembre 1934 qu'il faut se reporter pour trouver la solution de ce problème. Solution nous le verrons forcément imparfaite en une matière où la logique et l'équité ne concordent pas sur tous les points.

Deux problèmes se présentaient donc, selon les termes du rapporteur, pour le règlement de cette matière : « appliquer les principes de la responsabilité objective limitée et de la solidarité, et en outre, tenter de régler l'action de recours dans les différentes hypothèses de faute exclusive, de faute commune, de cas fortuit ou de force majeure (1).

Sur le premier point, l'avant-projet de convention sur l'abordage dans son article 7, alinéa 1^{er}, soumet, en cas de dommages causés à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entrés en abordage, les exploitants de ces aéronefs à une responsabilité solidaire envers les tiers victimes des dommages, « chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de ladite Convention de Rome du 29 Mai 1933 ».

Quant aux recours entre les exploitants solidairement responsables, l'avant-projet de convention, abandonnant à juste titre la responsabilité objective, distingue selon que l'abordage est dû à la faute exclusive de

(1) Rapport de M. Ambrosini — Document N° 223.

l'un d'eux, à une faute commune, au cas fortuit ou à la force majeure.

L'article 7, alinéa 2, dispose : « La répartition de la responsabilité, entre les aéronefs entrés en abordage se fera sur les bases suivantes, mais seulement dans les limites sus-mentionnées :

« a) Si l'abordage est dû à la faute exclusive d'un des aéronefs, cet aéronef est le seul responsable.

« b) S'il y a faute commune, la responsabilité sera partagée d'après la règle de l'article 5 ci-dessus (1).

« c) S'il y a cas fortuit ou force majeure, la responsabilité sera partagée d'après la proportion des limites de leur responsabilité telles qu'elles sont fixées par l'article 4, alinéa 2, de la présente Convention » (2).

Enfin, et c'est la disposition capitale pour la question qui nous intéresse, aux termes de l'alinéa 3 : « Si, à cause de la solidarité, l'exploitant d'un aéronef a payé aux victimes des dommages à la surface une somme que d'après l'alinéa 2 du présent article, il ne devait pas supporter, le recours que cet exploitant exercera contre l'autre ou les autres aéronefs ne pourra jamais être exercé que dans les limites de la responsabilité de chaque aéronef envers les tiers ».

Il est probable que les victimes assigneront en justice tous les exploitants des aéronefs entrés en collision surtout quand elles auront des motifs de craindre que la

(1) C'est-à-dire « proportionnelle à la gravité des fautes commises ; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales ». (art. 5).

(2) L'alinéa 2 de l'article 4 reproduit les règles concernant le montant de la limitation de la responsabilité, établies par la Convention de Rome.

limite de la responsabilité de chacun des aéronefs ne soit inférieure aux dommages subis.

Mais il peut advenir qu'un seul des exploitants des aéronefs entrés en collision soit poursuivi et qu'il doive, en vertu des effets de la solidarité, payer pour tous les autres ; or, il peut être innocent ou n'être que partiellement responsable ; pratiquement cette hypothèse aura des chances de se réaliser quand à la suite de l'abordage un seul des aéronefs sera obligé d'atterrir ou tombera à terre, causant un dommage, alors que l'autre, très légèrement atteint, continuera sa route. La victime assignera en justice l'exploitant du premier aéronef, qui a causé matériellement le dommage et qu'elle a toute facilité pour identifier.

Or il se peut que cet aéronef n'ait commis aucune faute, qu'il soit lui-même victime de l'autre aéronef qui a commis une infraction grave aux règles de la circulation aérienne.

Supposons que le montant des dommages atteigne une somme d'un million, et que cette somme soit inférieure ou égale à la limite de la responsabilité de cet exploitant : il devra la payer intégralement. Il aura ensuite la possibilité de recourir contre l'exploitant de l'autre aéronef, et s'il prouve sa culpabilité, de se faire rembourser ; mais en vertu des règles que nous venons d'exposer, il ne pourra se faire rembourser que dans les limites de la responsabilité de l'exploitant fautif ; l'excédent restant à charge. Supposons que l'aéronef de ce dernier soit un petit appareil de tourisme de faible poids, et donnant lieu tout au plus à une responsabilité limitée à 600.000 francs, l'exploitant innocent ne pourra se faire rembourser que jusqu'à concurrence de 600.000 francs et

supportera définitivement une perte de 400.000 francs, presque la moitié du montant du dommage, perte qui vient d'ailleurs s'ajouter au préjudice qu'il subit tout le premier, du fait de l'accident qui le jette à terre ou l'oblige à atterrir dans des conditions défectueuses.

C'est là une solution peu équitable.

Et cette injustice n'a échappé ni au rapporteur du projet de convention ni à la troisième Commission.

Mais cette solution se justifie au point de vue de la Commission, d'une part, par la nécessité que tout exploitant d'aéronef connaisse en toute circonstance la limite maxima de sa responsabilité, d'autre part, par l'idée du risque qui domine toute la réparation des dommages aux tiers à la surface : « Il n'y a rien d'étonnant — déclare le rapporteur — dans le fait qu'un aéronef innocent supporte une partie de la responsabilité, la Convention de Rome étant fondée sur le principe de la responsabilité objective » (1).

Il reste à se demander, dans l'hypothèse où l'exploitant fautif ou ses préposés ont commis une faute lourde ou un dol, si l'article 14 de la Convention de Rome, instituant la responsabilité illimitée, est applicable ?

Il est incontestable que cet article joue dans les rapports de l'exploitant avec les tiers, c'est la stricte application de la Convention de Rome, mais joue-t-il également dans les rapports des exploitants entre eux ?

Celui qui a payé directement la victime peut-il, en prouvant dans les conditions de l'article 14 de la Convention de Rome, la culpabilité de celui contre lequel il

(1) Rapport de M. Ambrosini p. 9 déjà cité.

recourt, éviter de se heurter à la limitation de sa responsabilité ?

Répondre par l'affirmative serait, dans tous les cas où il est prouvé que l'exploitant fautif ou ses préposés ont commis une faute lourde ou un dol, dans les conditions de l'art. 14 de la Convention de Rome (1), supprimer l'injustice de la règle établie par l'avant-projet de convention sur l'abordage. Il serait juridiquement inexact de considérer cette solution comme une conséquence directe de l'article 14 de la Convention de Rome qui vise uniquement les rapports de l'exploitant avec les tiers. Ce serait seulement une extension des dispositions de cet article aux rapports entre exploitants. Elle se justifie d'ailleurs aisément, si l'on considère que l'exploitant fautif peut fréquemment être poursuivi par la victime elle-même et perdre le bénéfice de la limitation de sa responsabilité en application de l'article 14. Elle évite qu'il tire bénéfice de l'heureuse fortune qui lui a permis de continuer sa route, et qui a désigné l'aéronef le plus gravement atteint aux poursuites immédiates du tiers lésé.

SECTION III

Les garanties

A) Les systèmes prévus par la Convention

On avait établi une restriction arbitraire au droit des tiers, au moins fallait-il leur assurer dans les limites prévues par la convention le paiement des dommages qu'ils peuvent subir. Les législations suisse, norvégienne, da-

(1) Voir *supra*

noise, bulgare fondées sur le principe d'une responsabilité objective et illimitée, préoccupées du sort des victimes des accidents aériens ont voulu les protéger contre l'insolvabilité éventuelle de la personne responsable par l'institution d'un système de garanties. A plus forte raison, la limitation de la responsabilité appelait-elle la contrepartie d'une certitude de réparation (1). L'institution d'un système de garanties fut d'ailleurs la condition de l'acceptation du principe de la limitation par ses adversaires.

La convention prévoit trois formes de garantie possibles : l'assurance obligatoire, le dépôt en espèces, la garantie de banque.

Mais ces trois modes ne sont pas mis sur le même plan. L'assurance bénéficie d'un régime de préférence. L'article 12 déclare en effet : « Tout aéronef immatriculé sur
« le registre d'un territoire d'une Haute Partie Contractante doit pour circuler au-dessus du territoire d'une
« autre Haute Partie Contractante, être assuré pour les
« dommages prévus par la présente Convention, dans
« les limites fixées à l'article 8 ci-dessus, auprès d'une
« institution publique d'assurance ou d'un assureur autorisé pour ce risque dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef ».

Et il ajoute dans un deuxième paragraphe : « La législation interne de chaque Haute Partie Contractante, peut substituer en tout ou en partie à l'assurance, une autre garantie des risques prévus par la présente Convention.

a) Sous la forme d'un dépôt en espèces effectué dans

(1) En ce sens voir loi allemande sup. p. 39 et 40.

une caisse publique ou une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef ;

b) Sous la forme d'une garantie donnée par une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef ».

Ainsi le dépôt en argent et la garantie de banque ont un caractère accessoire et facultatif, l'assurance obligatoire est le système recommandé par la Convention.

Mais cette hiérarchie est toute théorique ; la valeur juridique des trois modes de garantie est identique ; c'est ainsi que la somme à garantir peut être couverte en partie par le dépôt d'argent ou la garantie de banque ; l'assurance couvrant le surplus. Certains délégués, notamment ceux de l'U. R. S. S., avaient demandé, dans un désir d'unification, que l'assurance obligatoire « forme de sûreté la plus accessible et la plus simple » fût le seul mode de garantie admis par la Convention.

Mais cette suggestion fut repoussée ; car l'adoption de ce système aurait eu le grave inconvénient de mettre l'exploitant sous la domination complète de l'assureur. Selon la parole du Président de la Conférence de Rome « l'esprit du système est de donner une préférence à l'assurance sans l'imposer. Pratiquement, c'est le système de la liberté qui est établi ».

1°) *L'assurance*

Quoique l'on pût considérer l'assurance comme la forme de sûreté la plus accessible et la plus simple, elle donna lieu au sein de la Conférence de Rome à de graves discussions. Il fallait en effet l'organiser de telle façon qu'elle procure aux tiers la certitude d'une complète indemnisation, dans les limites prévues à l'article 8, de

telle façon aussi qu'elle ne pèse pas trop lourdement, par l'exigence de primes importantes, sur le budget des compagnies de navigation aérienne et des propriétaires d'avions de tourisme. Or comment réaliser une certitude d'indemnisation avec des polices d'assurance diverses, dont certaines ne couvrent pas le risque aérien sous toutes ses formes, nécessitant le paiement de primes supplémentaires pour les vols particulièrement dangereux, et prévoyant telle ou telle cause de déchéance des droits de l'assuré ? La certitude d'indemnisation varierait donc avec les clauses du contrat d'assurance ; avec la plus ou moins grande vigilance de l'assuré qui aura ou n'aura pas payé à temps les primes dues, etc...

Ainsi l'assurance quoique obligatoire et recommandée par la Convention serait une garantie très aléatoire et réaliserait beaucoup moins bien le but de la Convention que le dépôt d'argent et la garantie de banque.

Ce danger disparaissait avec le droit de recours direct de la victime contre l'assureur, si l'on considérait que l'assureur ne pourrait alléguer à l'encontre de la victime les exceptions et défenses fondées sur les conditions restrictives de la police, ou sur ses vices, exceptions et défenses opposables par l'assureur à l'assuré. L'assureur aurait été ainsi toujours responsable envers la victime ; les clauses de la police restrictives du droit à indemnité ou ses vices, n'auraient joué que dans les rapports de l'assureur et de l'assuré. L'assureur aurait été obligé, dans tous les cas, de verser l'indemnité due à la victime ; mais il aurait conservé le droit de se retourner le cas échéant contre l'assuré pour se faire rembourser.

Mais tous les membres de la Commission désignée par la Conférence pour l'étude particulière de cette ques-

tion, n'interprétaient pas de cette manière le droit d'action directe de la victime contre l'assureur. Certains estimaient que le droit de recours direct ne donnait pas à la victime plus de droits que l'assuré n'en avait lui-même. C'est la conception française. Conception qui rend d'autant plus indispensable en notre matière l'adoption d'une police qui couvre tous les risques.

Le droit de recours direct de la victime contre l'assureur, qui faisait l'objet d'un article du projet de convention (1) soumis à la Conférence, n'est pas mentionné dans le texte définitif de la Convention. Ce droit d'action directe peut d'ailleurs exister en dehors des dispositions de la Convention ; mais il est à supposer que même dans les cas où il existe actuellement un droit d'action directe contre les assureurs, ces derniers sont autorisés à invoquer contre le tiers lésé toutes les défenses qu'ils pourraient alléguer contre l'assuré lui-même.

Ce droit d'action directe avait soulevé à la Conférence de Rome des discussions fort intéressantes, car à ce sujet s'étaient affrontés les représentants des pays où les intérêts des tiers à la surface dominant, en raison du peu d'importance de la flotte aérienne nationale et de la situation de ces pays qui sont survolés par les avions étrangers ; et les représentants des pays qui, au contraire, ont une flotte aérienne importante, des lignes de navigation aérienne internationales et des compagnies d'assurances puissantes, et défendent par conséquent les intérêts des exploitants d'avions et des compagnies d'assurances. C'est ainsi que le délégué de la Grande-Breta-

(1) « La victime d'un dommage aura, dans les conditions prévues par la présente convention, un recours direct contre l'assureur de l'aéronef qui a causé le dommage ».

gne exposa et défendit le point de vue des assureurs anglais. « A moins d'être plus ou moins sûr que les intérêts d'assurance voudront et pourront coopérer en termes raisonnables quant aux primes... le Gouvernement britannique hésiterait beaucoup à ratifier la Convention », déclara Sir Alfred Dennis, et il proposa qu'il ne serait pas permis à l'assureur, en réponse à une réclamation directe de la part d'un tiers lésé, de faire valoir aucune des conditions du contrat d'assurance ne se rapportant pas à l'une des six matières suivantes :

« 1° Le cas de fraude ou de dissimulation d'un fait matériel de la part de l'assuré ;

« 2° Le cas où, au commencement du vol, l'aéronef n'est pas en état de navigabilité aérienne ou n'est pas convenablement outillé ;

« 3° Le cas d'infraction à une règle de droit, lorsque cette infraction a causé le dommage ou y a contribué ;

« 4° Le cas où, contrairement aux conditions de la police, l'aéronef aurait pris part à des courses ou autres vols sportifs anormaux ;

« 5° Le cas où, sans y être autorisé par la police, l'aéronef se serait engagé dans un vol nocturne ;

« 6° Le cas du dol ou de l'indemnité préméditée de l'exploitant ».

Ainsi, précisément dans les cas les plus dangereux ; vols nocturnes, vols acrobatiques, infractions aux règlements, la victime se serait trouvée sans recours.

A cette conception rigoureuse pour les tiers et inacceptable dans le cadre de la Convention, s'opposaient les opinions allemande, danoise, suisse. Les délégués de ces pays soutenaient qu'il était possible de passer des contrats d'assurance garantissant les tiers d'une manière ab-

solue — le cas de dol de l'assuré toutefois était excepté — et tout en n'exigeant de l'exploitant d'aéronef que des primes raisonnables. Les assureurs continentaux consentaient à l'entière responsabilité de l'assureur envers les tiers lésés. Le délégué suisse signalait d'ailleurs que « toutes les polices passées par les compagnies d'assurances suisses sont examinées en dernier lieu par les chefs des assurances anglaises qui procèdent à la réassurance et qui admettent ainsi le système suisse » (1).

Un Comité spécial fut désigné pour essayer de résoudre cette question et il soumit à la Conférence un premier projet de conciliation, dans lequel il était indiqué que l'assurance, pour être valable dans tous les pays, devrait répondre à un certain nombre de conditions (2), et que si elle ne répondait pas à ces conditions, les différents pays seraient libres de ne pas la tenir comme régulière. Mais la délégation britannique suivie par la dé-

(1) Procès-verbal de la Conférence de Rome p. 210

(2) Texte adopté par le Comité Spécial.

... 2° ... « Cette assurance sera considérée comme régulière dans chaque Etat contractant à condition :

a) Qu'elle garantisse tous les risques prévus par la présente Convention, ou que les clauses supprimant ou diminuant la garantie de l'assureur dans certains cas, ne soient pas opposables aux tiers ;

b) Qu'elle couvre la responsabilité envers les tiers, quel que soit l'exploitant déclaré responsable et même au cas où il y aurait exploitation abusive ;

c) Que l'indemnité d'assurance ne puisse être valablement payée qu'à la victime de l'accident ou à ses ayants droit ;

d) Que l'assureur ne puisse opposer aux tiers les causes de nullité ou de résolution du contrat d'assurance qu'il pourrait opposer à l'assuré.

3° Si l'assurance ne remplit pas toutes ces conditions, chaque Etat Contractant peut faire usage du droit qui lui est reconnu par l'article 10, paragraphe 3, de la présente Convention ».

légation des Etats-Unis déclara qu'elle ne pouvait accepter la réglementation précisée dans ce texte.

Il fut alors proposé « d'accepter selon le vœu de la délégation britannique, que l'assurance conclue auprès d'une institution autorisée le soit librement par l'exploitant, qui discutera avec l'assureur les conditions, les clauses de l'assurance, et qui pourra éliminer certains risques en vue de diminuer sa prime ». « Mais il a paru juste que si l'exploitant ne peut offrir aux tiers la garantie de l'assurance, il soit alors considéré comme personnellement et indéfiniment responsable ».

Et on ajouta « au texte de la Convention qui prévoyait la responsabilité illimitée dans le cas où l'assurance ne serait pas fournie, un texte complémentaire qui prévoit la responsabilité illimitée également dans le cas où l'assurance ne couvre pas le risque » (1).

C'est ainsi, nous l'avons vu, que l'alinéa *b* de l'article 14 stipule que l'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir « des dispositions de la présente convention qui limitent sa responsabilité... » s'il n'a pas fourni l'une « des sûretés prévues par la présente convention, *ou si* « *les sûretés fournies ne sont pas valables ou ne cou-* « *vrent pas la responsabilité de l'exploitant pour le dom-* « *mage causé, dans les conditions et les limites de la* « *présente Convention* ».

Ainsi, selon les conclusions de M. Ripert dans son exposé de la question à la Conférence de Rome : « La convention arrive à ce résultat que l'exploitant prudent, « celui qui ne voudra engager que sa responsabilité li- « mitée, augmentera les garanties de l'assurance, de ma- « nière que la plupart des risques soient couverts. Sans

(1) Exposé de M. Ripert p. 293. P. V. Conférence de Rome.

« que soit imposée une prime d'assurance obligatoire, on
« arrivera à ce que tous les exploitants sérieux se fas-
« sent garantir dans toute la mesure possible par leurs
« assureurs, de manière que leur responsabilité illi-
« mitée ne soit pas engagée.....

« ... On laisse toute liberté à l'exploitant sur les con-
« ditions d'assurance, mais on lui impose l'obligation
« de s'assurer. C'est en cela que la Convention marque
« un grand progrès sur le droit antérieur ».

Cette solution, dont il faut mesurer tout l'intérêt puisqu'elle a permis à la Conférence de Rome d'aboutir, n'a cependant que la valeur d'une transaction ; car d'une part elle expose l'exploitant sérieux au paiement de fortes primes et, d'autre part, elle constitue, nous l'avons vu, une nouvelle atteinte au principe de la limitation de la responsabilité, corollaire de la responsabilité objective. Elle aggrave donc à ces deux points de vue la situation de l'exploitant et sans beaucoup améliorer celle des victimes qui ne se trouvent pas garanties contre l'insolvabilité éventuelle de l'exploitant.

Le progrès définitif consisterait dans l'adoption d'une police d'assurance unique pour tous les pays. Aussi sur la demande même de M. Ripert, la Conférence a-t-elle émis « le vœu que le C. I. T. E. J. A., dans les études
« qu'il poursuit sur l'assurance dans la navigation aé-
« rienne, examine la question de l'assurance de la res-
« ponsabilité de l'exploitant envers les tiers afin d'ar-
« river sur ce point à une réglementation internationale
« uniforme ». Ce vœu figure dans le paragraphe II de l'acte final de la Convention.

Conformément à ce vœu, la troisième Commission

s'est réunie en Mai 1934, pour étudier cette question sur la base d'un rapport de la délégation britannique. Il semble qu'un effort ait été fait par les assureurs britanniques pour se rapprocher des conceptions continentales. L'opinion à ce sujet en Grande-Bretagne paraît être en voie d'évolution.

L'entente sur ce point paraît indispensable à la mise en œuvre pratique de la Convention. C'est même cette question qui pèse sur la ratification de la Convention par les différents Etats. Mais comme le faisait remarquer M. Ripert, si l'on subordonne la ratification de la Convention de Rome à cet instrument parfait qu'est l'assurance internationale, que l'on n'a pas réalisée en droit maritime après des siècles d'efforts, on ne parviendra pas à mettre en vigueur la Convention de Rome. Il semble qu'il faille actuellement se contenter de la détermination des conditions qui paraissent les meilleures, comme constituant un minimum acceptable par tous, pour que l'établissement privé soit autorisé à donner un certificat d'assurance.

Afin d'éviter que l'assurance ne soit constituée auprès d'établissements peu sérieux, la Convention exige que l'aéronef soit assuré auprès d'une institution publique d'assurance ou d'un assureur autorisé pour ce risque dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef.



2°) *Dépôt en espèces et garantie de banque*

La législation interne de chaque Etat peut substituer en tout ou en partie à l'assurance :

a) Un dépôt en espèces effectué dans une caisse pu-

blique, ou une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef ;

b) Une garantie donnée par une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef. « Ce dépôt en espèces et cette garantie devront être complétés aussitôt que les sommes qu'ils représentent seront susceptibles d'être diminuées du montant d'une indemnisation ».

Ces deux formes de garanties ont sur l'assurance l'avantage de ne pas nécessiter le paiement des primes. Quoique la garantie de banque ne soit pas accordée gratuitement, elle est cependant moins onéreuse que l'assurance.

Par contre, le dépôt d'argent nécessite l'immobilisation d'une somme importante et l'une et l'autre formes de garantie exposent l'exploitant à payer sur son propre patrimoine le montant des dommages-intérêts au cas où le risque garanti viendrait à se réaliser, ce qui est alors plus onéreux que le paiement de primes.

Pour les exploitants de nombreux aéronefs, ces deux modes de garantie auraient eu l'inconvénient d'entraîner la consignation de sommes énormes ; une compagnie possédant 12 appareils aurait dû déposer un minimum de 600.000 francs par appareil — souvent même davantage, car les avions multimoteurs des compagnies ont un poids important — soit 7.200.000 francs, dépôt très lourd pour les compagnies de navigation qui n'ont encore que de faibles capitaux, et vivent des subventions des Gouvernements. Ce qui apparaissait de plus assez fastidieux, car les appareils composant la flotte ne sont pas tous en vol au même moment : certains sont en réserve ou en réparation. Selon les indications du Rapporteur à la

Conférence de Rome, une entreprise qui possède 12 avions en aura généralement 3 ou 4 en vol; 3 ou 4 appareils seulement pourront faire courir des risques Il semblait donc injustifié d'exiger le dépôt ou la garantie prévus à la convention, pour les 12 appareils. Dans le cas de l'assurance, même si l'on exige que toute la flotte soit assurée, la situation de l'exploitant se trouve améliorée, car il peut obtenir une réduction de primes en considération du nombre des aéronefs assurés. Le dépôt d'argent et la garantie de banque beaucoup plus onéreux auraient été pratiquement inutilisés et en fait l'assurance aurait été le seul mode de garantie possible. Et ainsi se serait trouvé établi au profit des assureurs ce monopole que précisément on voulait éviter. C'est pourquoi il fut décidé que le montant de la sûreté exigée, au cas où elle serait réalisée sous forme de dépôt d'argent ou de garantie de banque, serait diminuée en proportion du nombre d'aéronefs en cause. Aux termes de l'article 15 : « Dans le cas où l'exploitant de plusieurs aéro-
« nefs fournit la sûreté prévue par la présente Conven-
« tion sous la forme d'un dépôt en espèces ou d'une ga-
« rantie de banque, la sûreté sera considérée comme
« couvrant la pleine limite de sa responsabilité pour
« tous les aéronefs exploités, si le dépôt ou la garantie
« atteignent une somme fixée, en réduisant le montant
« de la sûreté qu'il devrait fournir pour la totalité de ses
« aéronefs, d'un tiers s'il en exploite deux, et de moitié
« s'il en exploite trois ou un plus grand nombre. Elle
« sera de plus considérée comme couvrant la pleine li-
« mite de responsabilité pour tous les aéronefs si elle
« atteint la somme de 2.500.000 francs pour deux aéro-
« nefs ou de 3.000.000 francs pour trois ou un plus
« grand nombre ».

3°) *Mise en œuvre pratique de ces systèmes de garanties*

L'article 13 de la Convention stipule : « 1° La nature, « l'étendue et la durée des sûretés prévues à l'article 12 « ci-dessus seront constatées soit par un certificat officiel, soit par une mention officielle sur un des documents de bord. Ce certificat ou ce document devra être « produit à toute réquisition de l'autorité publique ou « sur la demande de tout intéressé.

« 2° Ce certificat ou ce document fera foi de la situation de l'aéronef par rapport aux obligations de la « présente convention ».

Enfin pour assurer la permanence de la garantie l'article 12-2-b, stipule que « le dépôt en espèces et la garantie de banque devront être complétés aussitôt que « les sommes qu'ils représentent seront susceptibles « d'être diminuées du montant d'une indemnisation » (1). Selon les termes du rapporteur « c'est inviter indirectement les intéressés à faire fixer par provision le coût approximatif du dommage le plus tôt possible après l'accident ».

On a voulu que dans l'hypothèse où un deuxième accident se produirait avant que les dommages consécutifs à un premier accident n'aient été liquidés, les victimes du deuxième accident ne se heurtent pas à un épuisement ou à une diminution des sûretés.

★
★ ★

B) *La valeur respective de ces trois formes de garantie*

Le dépôt d'argent apparaît comme la garantie la plus

(1) A comparer avec l'art. 38 (7°) de la loi tchécoslovaque. Voir supra p. 50.

sûre puisqu'elle n'est pas liée aux fluctuations économiques des compagnies d'assurance ou des banques (1).

Sans doute l'assureur doit-il être, aux termes de la Convention, une institution publique d'assurances, « ou « un assureur autorisé pour ce risque dans le territoire « d'immatriculation » et la garantie de banque doit-elle être donnée « par une banque autorisée à cette fin dans « le territoire d'immatriculation de l'aéronef ». Mais à une époque d'instabilité économique et financière ces précautions risquent d'être dépassées par les événements.

Chacun des Etats contractants fait un choix parmi les établissements nationaux ; mais il ne faut pas confondre l'autorisation de l'Etat avec la garantie de l'Etat : au cas de faillite d'un établissement autorisé, l'Etat ne serait nullement obligé en droit à en réparer vis-à-vis des tiers les conséquences.

★ ★

C) Affectation spéciale des sûretés et droit de préférence de la victime

Juridiquement les victimes éventuelles sont protégées par l'institution d'un privilège : l'alinéa 3 de l'article 12 stipule : « L'indemnité d'assurance, le dépôt en espèces et la garantie en banque doivent être affectés spécialement et par préférence au paiement des indemnités dues à raison des dommages prévus par la présente Convention ».

Concernant l'indemnité d'assurance, il semble bien

(1) Cette remarque ne s'applique évidemment qu'au dépôt régulier. Le dépôt irrégulier ne présenterait pas cette garantie.

d'ailleurs que l'article 12 emporte pour la victime plus que le bénéfice qu'un simple privilège. Le privilège consiste dans le droit pour la victime d'être payée avant tout autre créancier de l'assuré, sur l'indemnité d'assurance. L'indemnité d'assurance étant affectée non seulement par préférence mais encore *spécialement* au dédommagement des tiers lésés, il semble bien que l'assureur ne puisse se libérer valablement qu'entre les mains des tiers lésés, et par conséquent que l'indemnité d'assurance n'entre pas dans le patrimoine de l'assuré. Ce qui d'ailleurs rend inutile l'exercice du droit de préférence mais appelle impérativement le droit d'action directe du tiers lésé contre l'assureur.



D) *La saisie-conservatoire*

Aux termes de la « Convention pour l'Unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs », signée à Rome en même temps que la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface, le créancier de dommages-intérêts peut, pour assurer le paiement de l'indemnité qui lui est due, pratiquer une saisie-conservatoire de l'aéronef qui a causé le dommage, ou au cas où la loi compétente le lui accorde, exercer sur cet aéronef un droit de rétention dont l'exercice est assimilé à la saisie-conservatoire et soumis au même régime.

L'article 3 de cette Convention exempte de la saisie-conservatoire les catégories d'aéronefs suivantes :

« a) Les aéronefs affectés exclusivement à un service
« d'Etat, poste comprise, commerce excepté ;

« b) Les aéronefs mis effectivement en service sur une
« ligne régulière de transports publics et les aéronefs de
« réserve indispensables ;

« c) Tout autre aéronef affecté à des transports de per-
« sonnes ou de biens contre rémunération, lorsqu'il est
« prêt à partir pour un tel transport, excepté dans le
« cas où il s'agit d'une dette contractée pour le voyage
« qu'il va faire ou d'une créance née au cours du
« voyage ».

Cette convention permet donc la saisie-conservatoire des autres aéronefs et celle des aéronefs de la troisième catégorie pour les créances nées au cours du voyage, par exemple d'un dommage causé aux tiers.

Mais dans une récente communication au C. I. T. E. J. A., l'« International Air Traffic Association » vient de proposer que les aéronefs munis d'un document prouvant qu'une assurance de responsabilité a été contractée, soient exempts de saisie-conservatoire ou de rétention à raison des dommages qu'ils pourraient causer. Les lois de certains pays, déclare l'I. A. T. A. : « prohibent
« déjà la saisie-conservatoire pour dommages aux tiers,
« imposant par ailleurs aux exploitants de l'avion, l'obli-
« gation de contracter une assurance de responsabilité
« suivant des conditions déterminées. Il semble qu'il n'y
« ait aucune objection à une application internationale
« de cette réglementation ». Cette proposition n'a pas encore été étudiée par le C. I. T. E. J. A. Mais la mesure qu'elle propose paraît logique et sans inconvénient pratique pour les tiers le jour où ils posséderont un droit d'action directe sur l'indemnité d'assurance.

CHAPITRE III

Les conditions de la responsabilité

SECTION I

Les personnes responsables

La responsabilité telle qu'elle est conçue par la convention de Rome incombe à l'exploitant de l'aéronef (article 4, alinéa 1^{er}).

A l'origine, le projet du C. I. T. E. J. A. prévoyait la responsabilité solidaire du propriétaire, de l'exploitant de l'aéronef et de l'auteur du dommage. Cette solidarité avait pour but d'assurer aux tiers lésés la plus grande garantie possible en corrigeant l'insolvabilité de l'un par la capacité de paiement de l'autre. On estimait que la solidarité du propriétaire était une garantie, car le propriétaire comme tel possède au moins l'aéronef sur la valeur duquel il peut être poursuivi ; d'autre part, demeurant toujours responsable, il n'aurait pas été tenté de donner son aéronef en exploitation à une personne insolvable dont les victimes n'auraient pu obtenir aucune indemnité, contre laquelle lui-même se serait retourné en vain pour obtenir le remboursement de la quotité de l'indemnité qu'il aurait payée au delà de sa part.

« C'est par une préoccupation analogue qu'avait été motivée la règle de la solidarité de l'auteur du dom-

mage, car on partait de l'hypothèse que l'auteur du dommage pourrait être par exemple un passager riche qui aurait pu répondre des conséquences du fait préjudiciable » (1).

Mais l'adoption du principe de la garantie que l'exploitant doit donner pour avoir le droit de circuler au-dessus du territoire d'une Haute Partie Contractante a permis d'abandonner le système de cette triple responsabilité solidaire du propriétaire, de l'exploitant et de l'auteur du dommage et de déclarer responsable le seul exploitant. Sa solvabilité désormais contrôlée et garantie permet de faire reposer sur lui seul l'obligation de la réparation.

La convention (article 4, alinéa 2) définit l'exploitant : « toute personne qui a la disposition de l'aéronef et qui en fait usage pour son propre compte ». Cette définition est en accord avec la notion de l'exploitant qui, nous l'avons vu, se dégage de la jurisprudence française (2). Elle est en accord avec les conceptions des diverses législations nationales sur ce point.

Etant donné que souvent dans les rapports internationaux il peut être très difficile aux sinistrés de savoir pour le compte de quelle personne est utilisé l'aéronef, la Convention précise dans l'article 4, alinéa 3, que : « Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire ». Mais il ne s'agit là que d'une présomption *juris tantum* qui peut être détruite par toute preuve contraire. Par conséquent tout en prenant le soin de défi-

(1) Ambrosini — Exposé des motifs de l'avant-projet de convention présenté à la Conférence de Rome.

(2) Voir *supra* p. 79 et suiv.

nir la notion de l'exploitant, la convention adopte un critérium formel, administratif, l'inscription au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, qui met fin à toute hésitation et évite les interprétations divergentes dans tous les cas de prêt ou de location de l'aéronef. En tout cas, quoique la convention garde le silence sur ce point, la garantie couvre le dommage quelle que soit la personne qui, au moment de l'accident, exploite l'appareil : c'est ce qui résulte des travaux de la Convention de Rome (1).

Au cas où le dommage survient au cours de l'exploitation abusive ou irrégulière de l'aéronef, l'article 5 dispose : « celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en a fait usage sans le consentement de l'exploitant, répond du dommage causé, et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef répond solidairement avec lui... »

C'est la solution du droit allemand (2), c'est celle qu'il est souhaitable de voir adopter par la jurisprudence française (3).

Il résulte de cette disposition que la responsabilité solidaire de l'exploitant régulier est subordonnée à la preuve rapportée par la victime qu'il n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef.

(1) Intervention de M. Ripert. P. V. conférence de Rome page 124.

(2) Loi réglant la navigation aérienne 1^{er} Août 1922 (art. 14 alinéa 2) : « Si quelqu'un se sert de l'appareil à l'insu et sans l'assentissement du détenteur, c'est à celui qui se sert de la chose qu'incombera la réparation du dommage, aux lieu et place du détenteur. Le détenteur reste tenu de la réparation du dommage à côté de l'auteur si c'est par sa faute que celui-ci a pu se servir de l'appareil ».

(3) Voir supra page 88.

Sa solidarité avec l'exploitant abusif est donc la conséquence d'une responsabilité subjective.

Mais une fois cette solidarité établie, l'exploitant régulier redevient responsable aux termes de l'article 2 de la convention, c'est-à-dire objectivement, du seul fait que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.

Aux termes de l'article 5, l'exploitant irrégulier et l'exploitant régulier sont tenus en effet dans les conditions et les limites de la convention. Il suit de là, d'autre part, conformément aux dispositions de l'article 14 (1) qu'en cas de dol ou de faute lourde autre qu'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation commise par l'exploitant irrégulier, par exemple en cas d'infraction grave à une disposition de police d'une loi nationale, l'un et l'autre perdent le bénéfice de la responsabilité limitée.

★ ★

L'exploitant est responsable envers les tiers, dans les conditions et limites prévues dans la convention, des dommages causés par les faits et fautes de toute personne à bord : équipage et passagers. Cependant en ce qui concerne ces derniers, l'article 2, alinéa 2 *b*, prévoit une importante exception à ce principe ; l'exploitant est responsable du dommage causé par une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef, « sauf dans le cas d'un acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage, en dehors de l'exploitation, **sans** que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher. Il a paru illogique et abusif de faire supporter à l'exploitant la responsabilité de tous les actes des personnes qui

(1) Voir supra page 193 et suiv.

se trouvent à bord, quels que soient ces actes, même s'ils n'ont aucun rapport avec le transport effectué, avec l'exploitation, alors que pèse déjà sur lui une responsabilité exceptionnelle plus sévère que celle du droit commun. Mais étant donné les pouvoirs de police dont jouit à bord le commandant de l'aéronef, on a exigé la preuve que l'exploitant et ses préposés ont pris toutes les mesures possibles pour éviter cet acte, ou qu'il s'est produit d'une façon tellement inattendue qu'il était impossible de rien tenter pour l'empêcher.

D'autre part l'exploitant doit prouver que l'acte a été commis intentionnellement. Un passager peut faire tomber par imprudence un instrument de bord ; cet objet peut causer des dommages à la surface ; l'exploitant doit en répondre parce qu'il s'agit d'un accident qui arrive à cause de l'exploitation de l'aéronef, en étroite connexion avec elle. Au contraire, si intentionnellement un passager lance une bombe qu'il était parvenu à dissimuler parfaitement, l'exploitant est irresponsable. Il est à remarquer que l'exigence de la preuve de l'intention rend l'exploitant responsable des actes commis par un fou, même si ces actes sont absolument indépendants de l'exploitation de l'aéronef.

La preuve de ces trois points :

1° Que l'acte est étranger à l'exploitation ;

2° Qu'il a été commis intentionnellement ;

3° Que ni l'exploitant, ni ses préposés n'ont pu l'empêcher, incombe à l'exploitant. C'est donc contre l'exploitant que les tiers lésés intenteront l'action en responsabilité ; et si celui-ci parvient à prouver les trois points prévus par la convention, il sera exonéré de toute responsabilité. Les victimes déboutées et renseignées

alors sur l'identité du coupable seront en mesure de le poursuivre.

Il va sans dire que cette poursuite sera difficile, car l'auteur du dommage pourra, à ce moment, se trouver à l'autre bout du globe ; à supposer que la victime obtienne un jugement contre lui, l'exécution de ce jugement sera malaisée, et la victime devra courir le risque de l'insolvabilité du coupable. Pour ces raisons pratiques, la règle établie peut paraître très dangereuse pour les tiers. Mais on peut faire valoir, également au point de vue pratique, que la règle inverse accroîtrait pour l'exploitant le taux de la prime d'assurance.

En outre cette règle a été fortement critiquée par M. Kaftal (1) au point de vue des principes. La convention, dit-il, ne lie pas la responsabilité à « l'exploitation », mais au « vol » de l'aéronef. La convention considère que l'aéronef est en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée. Si le coup de feu tiré de l'aéronef par un passager ne concerne en rien l'exploitation, il provient cependant de l'aéronef en vol et, à ce titre, appartient à la catégorie des dommages dont l'exploitant doit répondre.

Sans doute cette conception est-elle logique, mais la stricte logique n'est pas toujours satisfaisante, quand on cherche un équilibre entre des intérêts opposés ; il faut savoir doser de part et d'autre les avantages et les charges et ne pas écraser l'une des parties sous les déductions logiques d'un système donné. Ni les propriétaires d'automobiles, ni les compagnies de chemins de fer, ni les compagnies de navigation maritime ne répondent des dommages causés par un voyageur ou un passager dans

(1) Kaftal. Liability for damages... p. 99.

les conditions visées à l'article 2, alinéa 2 *b*, de la convention ; le système de la responsabilité objective est une assez lourde exception au droit commun, elle ne doit pas appeler d'autres mesures d'exception qui aggraveraient la situation de l'exploitant d'aéronef.

★ ★

On n'a pas voulu régler dans la convention la question du recours de l'exploitant de l'aéronef contre l'auteur du dommage ; l'article 7 déclare : « Les dispositions qui précèdent ne préjugent pas la question de savoir si l'exploitant de l'aéronef aura ou non recours contre l'auteur du dommage ».

Il paraissait en effet impossible de décider dans quels cas il y aurait recours de l'exploitant contre l'auteur du dommage parce que cela dépend, d'une part, des rapports qui peuvent exister entre le transporteur et l'auteur du dommage, d'autre part des règles générales sur la responsabilité. Ainsi au cas où l'acte dommageable aurait été commis par un fou, aux termes des législations allemande (1), suisse (2), portugaise (3), etc... ce fou pourrait être poursuivi et par conséquent l'exploitant aurait un recours contre lui. Au contraire, d'après la jurisprudence française (4) (le Code civil garde le silence sur ce point) le fou est irresponsable, à moins qu'il n'y ait une faute de sa part à l'origine de son inconscience ; s'il est placé sous la garde d'un tiers on peut intenter une action en responsabilité contre ce tiers par suite de dé-

(1) Art. 829 code civil allemand.

(2) Art. 54, alinéa 1 code suisse des obligation.

(3) Art. 2277 du code civil portugais.

(4) Cass. Req. 21 Octobre 1901. D. P. 1901.1.524.

faut de surveillance effective (1), mais dans tous les autres cas l'action en responsabilité est impossible. Les divergences des législations nationales rendaient difficile la réglementation de ce problème par la convention. La question de savoir si l'auteur du dommage est ou n'est pas responsable est donc en dehors du champ de la convention et sa solution variera avec les lois nationales.

Il va sans dire que l'auteur du dommage peut être poursuivi directement par la victime dans les conditions de responsabilité du droit commun.

SECTION II

L'Instrument du dommage

La Convention ne définit pas le terme aéronef. Nous avons vu que la conception de l'aéronef varie avec les législations nationales. Dans le silence de la convention c'est donc à la définition donnée par la loi nationale déterminée selon les règles du droit international privé que l'on se rapportera. Cependant dans un désir d'unification, et quoique les dispositions des conventions de droit public ne soient pas d'elles-mêmes applicables en droit privé, il serait souhaitable que les divers tribunaux nationaux, pour l'application de la Convention de Rome, se rapportent à la définition de l'aéronef donnée par la Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 Octobre 1919 (2).

(1) Capitant. Droit civil tome II p. 374.

(2) Voir supra page 105 (note) la définition donnée par l'annexe D paragraphe A de la Convention du 13 octobre 1919.

Aux termes de l'article 21 de la Convention, celle-ci ne s'applique pas aux aéronefs militaires, de douane et de police. Il en résulte que les aéronefs d'Etat n'appartenant à aucune de ces trois catégories sont soumis aux règles de la Convention : tels les aéronefs postaux, tels les aéronefs appartenant à l'Etat et exploités par un particulier... ou exploités par l'Etat lui-même (1).

SECTION III

Le fait dommageable

L'article 2 dispose : « Le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens se trouvant à la surface donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef..... »

★ ★

A) *Que faut-il entendre par « aéronef en vol » ?*

Aux termes de l'alinéa 3 de l'article 2 : « L'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée ».

L'article 1^{er} du projet de convention soumis à la conférence de Rome employait l'expression « Tout dommage

(1) Cette solution est analogue à celle du droit maritime. La Convention de Bruxelles décide qu'un navire de commerce exploité par l'Etat est soumis absolument aux mêmes règles que si l'armateur était une personne privée. Les actions sont intentées et la saisie est faite dans les mêmes conditions. Mais pour les navires publics il a été prévu une procédure particulière qui doit être appliquée dans l'Etat auquel le navire appartient.

causé par un aéronef en *manœuvre* ou en vol ». De la suppression du mot *manœuvre* dans le texte définitif de la convention, on a voulu tirer argument pour restreindre la période d'application de la convention. Selon M. Kaftal, la convention ne s'appliquerait que lorsque le mouvement de l'appareil sur le sol est le début ou la fin d'un vol ; mais non lorsque l'appareil sort de son hangar et va gagner le point d'où il prendra le départ.

Des travaux de la Conférence de Rome, il ressort que le mot *manœuvre* a été supprimé parce que trop vague. Mais comme l'a fait remarquer le délégué allemand, approuvé par la délégation française et la délégation belge (1) : « Il n'est pas dans l'intérêt de la navigation aérienne de restreindre la période de la responsabilité conventionnelle. Il est évident que si la convention ne s'applique que du moment où l'aéronef s'apprête à s'envoler, les lois nationales régleront la responsabilité jusqu'à ce moment, et nous ne sommes pas sûrs que les règlements des lois nationales seront plus favorables à la navigation aérienne que le règlement de la convention ». « Si la convention ne s'applique pas à tous les dommages, déclarait M. Ripert, l'exploitant ne saura pas quelle est exactement sa responsabilité quand les appareils sont en pays étranger ». Et M. Vivent ajoutait : « Le risque doit être couvert du début absolu de l'opération de départ, c'est-à-dire du moment où l'avion quitte le hangar jusqu'au moment où il y retourne ». C'est en ce sens que nous paraissent devoir être interprétés les termes de l'article 2, alinéa 3.



(1) Voir P. V. Conférence de Rome pages 77 et 78.

B) *La nature du dommage et le survol*

Contrairement au projet de convention qui employait les termes : « *Tout* dommage causé..... aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface, » le texte définitif de la convention emploie l'expression plus vague : « *le* dommage causé... » C'est qu'en effet les conceptions juridiques nationales diffèrent sur les caractères que doit présenter le dommage pour donner lieu à réparation. Le dommage direct, le dommage indirect ne sont pas appréciés de la même manière par toutes les législations et toutes les jurisprudences. La question de savoir si telle ou telle personne, parente de la victime a subi ou non un dommage est aussi appréciée d'une manière variable. Certaines législations admettent la réparation du préjudice moral ; d'autres la refusent. Le terme très vague employé par la convention laisse toute latitude d'interprétation aux tribunaux. Le juge du tribunal saisi appréciera s'il y a ou non dommage, selon la loi déterminée par les règles du droit international privé.

Une question importante se pose concernant plus spécialement la cause du dommage. Nous avons vu que certaines législations (1) admettent l'application des règles de la responsabilité spéciale établie par la loi aérienne, non seulement au cas où le dommage provient d'un accident, mais aussi au cas où il provient de l'exploitation normale de l'aéronef, où il est consécutif au survol des propriétés privées par l'aéronef. D'autres législations au contraire, dans ce dernier cas rejettent l'application de la règle de droit aérien (2). La convention garde le si-

(1) Voir supra.

(2) Voir supra.

lence sur cette question. Les articles 8, 9, 10 relatifs à la limitation de la responsabilité emploient, il est vrai, le mot « accident ». Article 8 : « L'exploitant est responsable pour chaque accident..... » ; article 9 : « Si plusieurs personnes ont subi des dommages dans le même accident..... » ; article 10 : « Les personnes qui ont subi des dommages dans le même accident..... » Mais on ne peut se fonder sur l'emploi incident de ce terme pour résoudre le problème, d'autant que le terme « accident » peut être interprété dans le sens d'accident causé aux tiers, et non d'accident cause du dommage ; l'argument que l'on aurait pu tirer de l'emploi de ce terme pour déclarer que la convention est applicable uniquement au cas où le dommage est consécutif à un accident, tombe alors. D'ailleurs, en faveur d'une interprétation très large envisageant l'application des règles de responsabilité établies par la convention, même au cas où le dommage provient de l'exploitation normale de l'aéronef, on peut invoquer le fait que la proposition allemande tendant à inscrire dans la convention une disposition restreignant son champ d'application aux dommages causés par un accident n'a pas été acceptée par la Conférence de Rome (1). La Conférence a décidé que le juge devrait apprécier s'il y a ou non à son avis « dommage provenant de l'aéronef ».

C'est là une grave lacune de la convention qui sur ce point laisse la question des dommages causés aux tiers livrée à toutes les diversités nationales, et manque ainsi au but d'unification qu'elle s'était proposée.

On a dit en faveur de la thèse allemande que la responsabilité particulièrement sévère établie par la con-

(1) P. V. Conférence de Rome pages 69 et 70.

vention ne s'explique que dans le cas d'accident et par suite de l'impossibilité dans laquelle la victime se trouve de prouver la faute du pilote. Mais, comme le déclarait M. Ripert à la Conférence de Rome, il ne semble pas que l'article 1^{er} soit fondé sur cette considération. L'article 1^{er} établit la responsabilité exceptionnelle objective, à cause du caractère particulier de l'exploitation et du danger que courent les personnes ou les biens qui se trouvent à la surface. La situation des tiers à la surface est la même quel que soit le dommage.

Au surplus, nous l'avons vu dans notre étude des principes de la responsabilité envers les tiers en droit aérien et dans notre examen des lois nationales, l'adoption de la responsabilité objective apparaît comme le corollaire de la liberté de survol de la propriété privée accordée aux aéronautes et à ce titre elle doit s'appliquer à tous les dommages provenant des aéronefs en vol, sans distinction des causes accidentelles et des causes normales.

D'ailleurs, au point de vue pratique, comme le faisait encore si justement remarquer M. Ripert, « il est à peu près impossible de définir l'accident. Dans le cas de dommages causés par chute d'avion aux personnes et aux choses, la définition est précise ; mais en d'autres cas, la distinction est difficile ». Si des animaux sont effrayés par le bruit d'un moteur, il a bien là un dommage qui provient d'un aéronef, cependant peut-on dire que le dommage résulte d'un accident ? » L'appréciation même de l'accident variera dans les différents pays. Il eut donc été préférable d'exprimer nettement dans la convention que ces dispositions s'appliquent aux dommages provenant d'un aéronef, quelle qu'en soit la

cause, et il est regrettable que ce point cependant important reste soumis à la diversité des lois et des jurisprudences nationales.

La convention, d'autre part, beaucoup plus explicite, indique d'une manière expresse dans l'alinéa 2 de l'article 2 que « le dommage causé par un corps quelconque tombant de l'aéronef, même dans le cas de lest réglementaire ou de jet fait en état de nécessité..... » est visé par la disposition de l'alinéa 1^{er}, de l'article 2, de même « le dommage causé par une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef, sauf dans le cas d'un acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage, en dehors de l'exploitation, sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher.

SECTION IV

Les tiers à la surface

Les caractères que doivent présenter les personnes ou les biens atteints par un aéronef en vol, pour donner lieu à l'application des règles de responsabilité de la convention de Rome, sont relatifs à la situation juridique des victimes par rapport à l'exploitant de l'aéronef, au lieu où le dommage se produit, enfin dans l'hypothèse où le dommage est causé par l'aéronef en vol à un autre aéronef, à l'état de mouvement ou de repos de cet appareil.

L'article 22 de la convention dispose : « la présente convention ne s'applique pas aux dommages causés à la surface dont la réparation est régie par un contrat de transport ou un contrat de travail intervenu

« entre la personne lésée et celui auquel incombe une responsabilité aux termes de la présente convention ».

Cette disposition vise notamment le cas, d'une part des employés d'une compagnie, blessés par un aéronef appartenant à cette compagnie, d'autre part, des passagers blessés ou dont les bagages sont endommagés au cours d'une escale ou à un moment quelconque où ils se trouvent sur l'aérodrome, par un aéronef appartenant à la compagnie avec laquelle ils ont passé un contrat de transport. Les premiers auront recours contre leur employeur, exploitant de l'aéronef qui a causé le dommage, selon la législation sur les accidents du travail. Les seconds auront recours contre le transporteur, selon les règles de la convention de Varsovie sur la responsabilité du transporteur.

Par conséquent, si l'employé d'une compagnie A est blessé même pendant son service par l'aéronef exploité par une compagnie B, il a droit de recours contre la compagnie B fondé sur la Convention de Rome. De même si un passager d'une compagnie est blessé au cours d'une escale, par l'aéronef d'une autre compagnie, il a contre cette autre compagnie un droit de recours dans les conditions et les limites déterminées par la Convention de Rome. Tout dommage causé à la surface donne lieu à l'application des règles spéciales de la Convention de Rome, à moins que la victime ne soit liée avec l'exploitant de l'aéronef d'où provient le dommage, par un contrat de transport ou de travail. Aucune exception n'est faite à ce principe qui s'applique à l'intérieur et hors des aérodromes.

En ce qui concerne cette délicate question des dom-

mages causés à l'intérieur d'un aérodrome ou en tout autre endroit utilisé pour une manifestation aérienne, des propositions très restrictives avaient été présentées par la Délégation anglaise qui voulait exclure du bénéfice de la convention toute personne se trouvant sur un aérodrome ou autre lieu analogue. Il y eut sur ce point d'assez vives discussions. Nous en connaissons déjà les arguments essentiels et nous renvoyons à notre étude de la question dans les diverses lois nationales. La proposition britannique fut finalement repoussée par 5 voix pour et 17 voix contre.

La qualité de bénéficiaire des dispositions de la convention de Rome n'est donc nullement influencée par le lieu où se produit le dommage et la prétendue acceptation des risques par la victime. Il y a lieu de s'en féliciter, d'abord pour les raisons juridiques déjà exposées, ensuite pour la raison pratique que la délimitation des aérodromes est difficile, et qu'en tous cas, il paraît fort arbitraire d'appliquer un régime différent à une personne qui se trouve dans les limites d'un aérodrome et à une personne qui se trouve à un mètre de là (1).

★ ★

Un dommage peut être causé par un aéronef en vol à un autre aéronef.

L'abordage entre aéronefs fait l'objet d'un projet de convention spéciale actuellement à l'étude au *Citeja*. Il n'est donc pas réglé par la convention de Rome.

Aux termes de l'article 2 de l'avant-projet de convention relatif à l'abordage aérien, adopté en première lec-

(1) Voir P. V. Conférence de Rome pages 85 et suiv.

ture au cours de la neuvième session du *Citeja* à Berlin au mois de septembre 1934 : « on entend par abordage aérien toute collision survenue par une cause quelconque, entre deux ou plusieurs aéronefs en mouvement ». L'expression « aéronef en mouvement » paraît plus large que celle d'aéronef « en vol » employée par la convention de Rome ; mais si on adopte l'interprétation extensive que nous avons donnée de l'aéronef « en vol », les deux expressions se confondent (1).

La notion d'abordage est très large et s'applique non seulement aux cas de collision entre aéronefs, mais aussi dans l'hypothèse où un aéronef en mouvement cause un dommage à un autre aéronef en mouvement évoluant au-dessus, au-dessous ou non loin de lui (2) : par suite de chute ou de jet d'objet, par suite d'explosion, par suite de déplacement d'air, etc... (3). Il n'y a pas abordage si l'un des aéronefs est immobilisé à la surface (4), et il ressort du rapport explicatif de M. Ambrosini précédant le texte de l'avant-projet de convention, que dans l'esprit de la troisième Commission, le dirigeable ancré à un mât d'atterrissage, quoique ne reposant pas sur le sol est considéré comme immobilisé à la surface. Dans ce cas, le dommage doit être réparé selon les règles de la

(1) Interprétation qui se confond également avec celle que donne la jurisprudence française de l'expression « évolutions de l'aéronef ». Voir *supra*.

(2) Art. 2 alinéa 2 de l'avant-projet de convention relatif à l'abordage aérien.

(3) Cette disposition est analogue aux dispositions des conventions de Bruxelles et de Genève.

(4) Cette disposition est contraire aux stipulations de la convention de Bruxelles relative à l'abordage entre navires.

convention de Rome. D'autre part, si l'abordage entre aéronefs échappe à l'application de la convention de Rome, il n'en est pas de même des dommages aux tiers consécutifs à l'abordage qui sont visés par l'art. 6 de la convention de Rome. Nous avons vu que l'avant-projet de convention relatif à l'abordage est en harmonie sur ce point avec la convention de Rome.

SECTION V

L'action en responsabilité

Après avoir étudié les principes de la Convention et les conditions de la responsabilité, il nous reste maintenant à examiner les règles très importantes qui en déterminent la mise en œuvre pratique : l'action en responsabilité.



A) Compétence

Aux termes de l'article 16 : « Pour connaître des actions en réparation de dommages, sont compétentes dans le territoire de chacune des Hautes Parties Contractantes, au choix du demandeur : l'autorité judiciaire du domicile du défendeur et celle du lieu où a été causé le dommage, sans préjudice de l'action directe du tiers lésé contre l'assureur au cas où elle pourrait être exercée ». Lorsque l'action directe est admise, la victime pourra donc assigner l'assureur devant le Tribunal du domicile de ce dernier.

L'autorité judiciaire du domicile du défendeur est la juridiction de droit commun. La compétence de l'auto-

rité judiciaire du lieu où le dommage a été causé a été établie en faveur de la victime, qui bien souvent se trouvera résider et même avoir son domicile au lieu du dommage et évitera ainsi l'inconvénient d'un procès devant une juridiction étrangère et éloignée.

De plus le choix de cette juridiction permet l'examen direct des dommages sur ordonnance du magistrat et l'audition des témoins.

Il était désirable d'offrir à la victime toutes facilités pour obtenir le paiement de la réparation que la convention, par ailleurs, avait mis tant de soin à lui assurer. Mais l'article 16 ne paraît pas répondre à ce but.

En effet, il ne donne pas compétence à l'autorité judiciaire du lieu où la sûreté a été constituée. D'autre part, la convention ne prévoit pas l'exécution du jugement rendu par l'autorité judiciaire d'un Etat contractant dans tous les autres Etats contractants : on se demande donc comment la victime pourra tirer un bénéfice réel des sûretés constituées pour lui garantir le paiement des dommages-intérêts, dans tous les cas où la sûreté n'aura été constituée ni dans le pays où le défendeur est domicilié, ni dans le pays où le dommage a été causé. Sans doute aucune difficulté ne se présente, lorsque le domicile du défendeur et le lieu de la sûreté coïncident ; mais il n'en sera pas toujours ainsi : normalement, le dépôt en espèces ou la garantie de banque seront constitués sur le territoire d'immatriculation de l'aéronef, et l'assurance sera contractée avec une compagnie ayant son siège social dans le pays d'immatriculation (il n'en est d'ailleurs pas nécessairement ainsi) ; mais le pays d'immatriculation de l'aéronef, s'il doit être légalement celui de la nationalité du défendeur, n'est pas toujours

celui de son domicile : un sujet italien dont l'aéronef, conformément à la Convention de 1919 est nécessairement immatriculé en Italie, peut habiter en Suisse ; s'il cause un dommage en France, la victime pourra obtenir contre lui un jugement soit d'un tribunal français — celui du lieu du dommage — soit d'un tribunal suisse, celui du domicile du défendeur ; si par un heureux hasard le défendeur possède des biens saisissables dans le pays où le jugement est rendu, la victime pourra faire exécuter le jugement sur ces biens ; mais elle ne pourra pas directement se faire payer sur les sûretés constituées en Italie. Il lui faudra pour cela obtenir en Italie l'exequatur du jugement français ou suisse. Procédure longue et difficile.

Deux propositions fort intéressantes tendant précisément à faire disparaître ces difficultés, avaient été soumises à la Conférence de Rome ; l'une, présentée par la Délégation Polonaise, préconisait l'adoption d'un troisième for : celui du pays d'immatriculation de l'aéronef ; ce for correspondant normalement au lieu constitutif de la sûreté, devant être le plus efficace.

Ce système aurait amélioré l'état de choses existant, sans cependant résoudre entièrement le problème. Même en substituant dans cette proposition l'autorité judiciaire du lieu où la sûreté a été constituée à l'autorité judiciaire du lieu d'immatriculation — car la sûreté ne sera pas nécessairement constituée au lieu d'immatriculation — on n'aboutit pas à une solution satisfaisante. En effet, la victime n'obtiendrait effectivement réparation, qu'en s'adressant à l'autorité judiciaire du lieu où la sûreté a été constituée. Ce serait donc l'obliger pratiquement à n'intenter l'action que devant ce tribunal, ce qui

serait contraire au but poursuivi, car on a voulu lui laisser le choix entre plusieurs fors, à sa convenance, et particulièrement lui permettre de s'adresser au tribunal du lieu du dommage qui présentera dans la plupart des cas pour elle le plus d'avantages.

La solution idéale consisterait à déclarer exécutoire dans le territoire de tous les autres Etats contractants, tout jugement rendu par un tribunal d'un Etat contractant. C'est le système adopté par la Convention de Berne du 23 Octobre 1924 sur les transports par chemins de fer. En ce sens, la délégation suisse avait proposé sur le modèle de l'article 55, alinéa 1^{er}, de cette Convention, l'insertion dans la Convention de Rome d'un article nouveau ainsi conçu : « Lorsque les jugements prononcés con-
« tradictoirement ou par défaut par le juge compétent
« en vertu de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils
« deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats
« contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La revision du fond
« de l'affaire n'est pas admise.

« Cette disposition ne s'applique pas aux jugements
« qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus
« qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur, à raison du rejet de sa demande ». Avec ce système l'autorité judiciaire du lieu où les sûretés ont été constituées serait tenue d'accorder toujours l'exequatur au jugement étranger, sans avoir à examiner à nouveau l'affaire.

Malheureusement par 14 voix contre 6 cette proposition fut repoussée. Il apparut en effet à la majorité des

délégués qu'ils n'avaient pas qualité pour délibérer sur une question d'exécution de jugement : c'est une question très générale — déclara le délégué italien — « Il faut la discuter longuement avec des pouvoirs que nous n'avons pas ici. Lorsqu'on aura réglé la question générale de l'exécution des jugements, alors on pourra l'appliquer à cette Convention ou à d'autres conventions ». Cependant la question est réglée par la Convention de Berne spéciale au domaine ferroviaire.

★★

B) *L'exercice de l'action et la limitation
de la responsabilité*

Nous avons vu dans notre étude de la limitation de la responsabilité que selon l'article 9 : « Si plusieurs personnes ont subi des dommages dans le même accident et si la somme globale à payer à titre de réparation dépasse les limites prévues à l'article 8, il y a lieu de procéder à la réduction proportionnelle du droit de chacun de façon à ne pas dépasser, dans l'ensemble, les limites susdites. »

A l'effet d'assurer la réalisation pratique de cette disposition, l'article 10 établit la règle suivante : « I. — Les personnes qui ont subi des dommages dans le même accident doivent faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à l'exploitant dans le délai maximum de 6 mois à compter du jour de l'accident.

« II. — Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités ; les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations, ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été

« distribué ». Par conséquent, le délai écoulé, les victimes ne sont nullement déchues de leur droit à réparation, mais elles cessent d'être garanties pour le paiement au moins partiel de l'indemnité qui leur est due ; si la somme pour laquelle l'exploitant a dû fournir une sûreté ou contracter une assurance, n'est pas épuisée, la victime pourra encore obtenir réparation ; si le montant total de cette somme a déjà été distribué, passé le délai de 6 mois, la victime perdra pratiquement tout recours contre l'exploitant.

L'application de ces dispositions ne présente aucune difficulté quand les victimes s'adressent au même tribunal ; mais si l'une intente son action au tribunal du lieu du dommage, l'autre au tribunal du lieu du domicile du défendeur, une troisième enfin au tribunal du lieu du domicile de l'assureur, dans le cas où l'action directe est admise, comment pratiquement la réduction proportionnelle du droit de chacune sera-t-elle effectuée ?

On a tenté de résoudre cette difficulté en disposant dans l'article 11 que : « si différents tiers lésés agissent, « en vertu des dispositions des articles précédents et de « l'article 16, devant les juridictions situées dans des « pays différents, le défendeur peut, devant chacune « d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et « créances, en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées ». Cette disposition est empruntée à la Convention de Bruxelles d'Octobre 1926, sur la responsabilité des propriétaires de navires. Mais en matière de navigation maritime, la réduction des droits se fait d'avance, par des Commissions spéciales (dispachers) avant que la question ne soit soumise aux tribunaux. Pratiquement, en notre matière, la prescription de

l'article II paraît insuffisante. En effet il se peut que les personnes lésées ne présentent pas leurs requêtes en même temps, mais successivement, au cours de la période légale de 6 mois. Comment le défendeur pourrait-il faire état de toutes les créances auprès du premier tribunal devant lequel il est assigné, et comment celui-ci pourrait-il procéder à une réduction proportionnelle du droit de chacune ? Il faudrait attendre que le délai de 6 mois soit écoulé pour connaître le montant total des demandes et encore ne connaîtront-on pas alors le « droit de chacun » qui, aux termes de l'article 9 doit être réduit proportionnellement. Le « droit » de chaque victime en effet ne peut être établi que par jugement.

Supposons que le tribunal du lieu du dommage alloue par un jugement définitif une certaine somme à la victime A, le tribunal du lieu du domicile du défendeur, saisi à son tour par la victime B, doit faire état de la somme déjà allouée par le tribunal du lieu du dommage et si la requête B excède la différence entre la somme déjà allouée à la victime A et la limite de la responsabilité il ne pourra allouer à B que la somme restante. Par conséquent le tribunal A n'a statué qu'en considération de la victime A, celle-ci a bénéficié de ce qu'aucun autre jugement n'avait encore été rendu et elle a obtenu pleine réparation. Au contraire la victime B n'obtient qu'une réparation partielle.

Comment concilier les décisions des différents tribunaux ? La délégation néerlandaise (1) avait proposé l'adoption d'une procédure sans doute compliquée, mais qui résolvait le problème : lorsque l'ensemble des récla-

(1) P. V. Conférence de Rome p. 164.

mations aurait dépassé la limite de la responsabilité, une procédure en liquidation ou en allocation aux différents tiers lésés aurait eu lieu devant l'autorité compétente du domicile de l'exploitant, conformément aux dispositions de la loi de ce tribunal. Quand au cours de la procédure en liquidation et en allocation, la réclamation d'un intéressé aurait été contestée soit par l'exploitant de l'aéronef, soit par un tiers quelconque, l'intéressé aurait pu, s'il ne l'avait pas fait déjà antérieurement, porter son action en réparation des dommages devant l'un des tribunaux déclarés compétents.

La proposition néerlandaise fixait toute une série de conditions que devaient remplir les jugements rendus dans des Etats contractants autres que celui où avait lieu la procédure en liquidation et en allocation, pour être reconnus par le tribunal chargé de cette procédure.

Ainsi non seulement toutes les demandes, mais encore le droit de chacune des victimes auraient été pris en considération et réduits proportionnellement de façon à ne pas dépasser la limite de la responsabilité et à accorder à chacun selon le préjudice subi.

Malheureusement cette proposition ne fut pas même discutée. Ici encore les membres de la Conférence considérèrent que la question sortait du cadre de la Convention. Avec 7 voix pour et 13 voix contre, la proposition de fixer les détails de la procédure fut repoussée. Par conséquent, ici encore, la convention s'est bornée à déterminer le droit sans fixer le moyen propre à le réaliser.

C) *Prescription*

La convention a établi pour l'action en responsabilité une courte prescription. L'exploitant peut ignorer le dommage qu'il a causé, si le dommage s'est produit par suite de la chute d'un objet de l'aéronef. D'autre part, il y a intérêt à la fois pour l'exploitant et pour les victimes à ce que les créances garanties par les sûretés exigées soient rapidement liquidées. Mais la victime, de son côté, peut ne point connaître immédiatement l'aéronef d'où provient le dommage (par exemple au cas de jet ou de chute d'objet, particulièrement pendant un vol nocturne) et l'institution d'une courte prescription à son égard pourrait être dans ces cas, injuste. Aussi a-t-on voulu lui laisser la faculté de prouver qu'elle n'a pu avoir connaissance du dommage ou de l'identité de la personne responsable, et conformément à la loi allemande de 1922 et au droit commun suisse (1), la prescription ne commence à courir que du jour où la victime en a eu connaissance.

C'est ce qu'exprime l'article 17, alinéa 1^{er}: « les actions
« se prescrivent par un an à compter du jour du dom-
« mage. Si la personne lésée prouve qu'elle n'a pu avoir
« connaissance soit du dommage, soit de l'identité de
« la personne responsable, la prescription commence à
« courir du jour où elle a pu en avoir connaissance ».

« Dans tous les cas l'action se prescrit par trois ans,
« à partir du jour où le dommage a été causé (article 17,
« alinéa 2). »

« Le mode de calcul de la prescription ainsi que les
« causes de suspension et d'interruption de la prescrip-

(1) Voir supra.

« tion sont réglés par la loi du tribunal saisi (article 17, « alinéa 3). »

Le choix de cette loi a été déterminé — à part toute autre considération — surtout par le fait que ce même principe avait déjà été accueilli dans la Convention de Varsovie (article 28).

★
★ ★

La convention n'indique pas quelles sont les personnes qui peuvent intenter l'action en responsabilité. Les solutions des divers droits nationaux sont cependant sur ce point fort différentes. Mais tous les délégués n'étaient pas d'accord sur la règle de droit international privé applicable en cette matière. Aussi fut-il décidé de n'en pas faire mention dans la Convention. Le tribunal saisi en décidera donc selon sa propre règle de droit international privé ; le cercle des personnes ayant le droit d'exercer l'action en responsabilité pourra donc varier pour le même accident selon le tribunal devant lequel les différents demandeurs porteront l'action.

SECTION VI

Le domaine d'application de la Convention

Aux termes de l'article 20 : « la présente Convention est applicable toutes les fois qu'un dommage a été causé à la surface dans le territoire d'une Haute Partie Contractante par un aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante ». Par conséquent, la Convention n'est pas applicable quand l'aéronef cause un dommage dans l'Etat dont il a la nationalité, même quand il fait un voyage international. Dans

ce cas les règles de la loi nationale sont applicables. Le seul fait qu'un aéronef entreprend un voyage international ne le soustrait pas à l'obligation de sa propre loi. L'aéronef n'est soumis à la loi internationale qu'après avoir franchi la frontière de son propre Etat.

Si un dommage est causé dans un Etat contractant aux personnes et aux biens qui ne sont pas ressortissants de cet Etat, les dommages devront être réparés selon la Convention. Si un dommage est causé dans un Etat non contractant, même à des personnes ou à des biens ressortissants d'un Etat contractant, la Convention ne s'applique pas.

On applique en toute hypothèse la loi du lieu du dommage, c'est-à-dire la règle adoptée par la convention toutes les fois où le dommage se produit sur le territoire d'un Etat contractant.

« L'expression « territoire d'une Haute Partie Contractante » comprend, aux fins de la présente Convention, tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention » Art. 20 alinéa 2.

Conformément à l'article 27, il est loisible aux Etats contractants, soit au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou de l'adhésion, soit ultérieurement, de déclarer qu'ils entendent soustraire à l'application de la convention l'ensemble ou toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité ou suzeraineté. Et inversement ils peuvent rendre la convention applicable à l'un quelconque de leurs territoires.



La convention de Rome ne s'applique pas au dommage causé par un aéronef à un navire, que ce dommage ait été causé par un hydravion glissant sur l'eau ou par n'importe quel autre aéronef en vol.

Il paraît d'ailleurs résulter des travaux de la 3^e Commission (1) et de l'avis donné par le Comité Maritime International, consulté à ce sujet ((2) que dans ces cas ce ne sont pas les règles de l'abordage aérien qui s'appliquent, mais celles de l'abordage maritime ; on estime en effet « qu'il n'y a pas lieu de faire bénéficier les navires des présomptions pesant sur les aéronefs en vol » qui occasionnent des dommages à la surface ».

Dans ces cas la responsabilité serait déterminée par la convention de Bruxelles de 1910 ratifiée actuellement par toutes les puissances maritimes, et la limitation de cette responsabilité par les règles prévues par la convention sur l'abordage aérien en ce qui concerne l'aéronef, par les règles du droit maritime (3) en ce qui concerne le navire.

(1) C. I. T. E. J. A. — Compte rendu des réunions de la 3^e Commission — Mai 1934.

(2) Comité Maritime International — Commission de Paris du 29 Avril 1934 p. IX.

(3) Par la convention de Bruxelles de 1924 si le navire appartient à un Etat adhérent à cette Convention.

CONCLUSION

En quelle mesure l'unification est-elle actuellement réalisée ?

Telles sont les règles établies par la Convention de Rome pour la réparation des dommages causés aux tiers à la surface par la navigation aérienne.

Nous avons, chemin faisant, critiqué celles de ses dispositions qui nous paraissaient mal adaptées à la réalisation pratique du but poursuivi : l'institution d'une règle unique pour la solution des litiges internationaux.

Sur un certain nombre de points, en effet, la Convention, soit qu'elle l'invoque directement, soit qu'elle l'impose implicitement, se contente de renvoyer à la loi du tribunal saisi : ainsi le recours contre l'auteur du dommage, la manière de calculer la réparation, la détermination des personnes recevables à intenter l'action, la suspension et l'interruption de la prescription du droit d'action échappent à l'unification.

Et surtout la Convention contient des lacunes. Elle ne définit pas l'aéronef. Elle ne prévoit pas l'application pratique de la réduction proportionnelle du droit de chacune des victimes, qui permettrait de ne pas dépasser la limite de la responsabilité et cependant de traiter toutes les victimes sur un pied d'égalité.

Elle détermine le droit sans instituer le moyen propre à le réaliser, et sur aucun point cette lacune n'est aussi

importante que sur la question des garanties, puisque la Convention ne crée point une police d'assurance internationale, et que l'étendue du recours de la victime qu'elle devrait assurer, se trouve dépendre du contenu variable de ces polices.

Mais la Convention a réalisé sur les principes mêmes de la responsabilité une entente dont l'importance est capitale.

En fondant la responsabilité sur le principe du risque créé et en déterminant l'étendue de cette responsabilité par un système de limitation assez souple pour ne pas créer de disproportion entre le montant de la réparation et l'instrument du risque, assez sévère pour permettre dans la très grande majorité des cas l'indemnisation des victimes, elle paraît réaliser l'institution de la règle de droit la plus adéquate aux exigences des faits. Sans doute la base de calcul de la limitation a-t-elle été arbitrairement choisie, mais il ne pouvait pas en être autrement et le système adopté, nous l'avons vu, est encore le meilleur.

L'appréciation d'un texte qui n'a pas encore été appliqué est forcément aléatoire, quelque peu présomptueuse même ; l'expérience seule permettra de mesurer l'exacte valeur de ce droit nouveau. D'ailleurs, ceux mêmes qui sont parvenus à réaliser cette entente internationale, si difficile dans cette recherche d'un équilibre entre des intérêts divergents, entre des traditions et des techniques juridiques différentes, en créateurs modestes, en réalistes conscients, ne se sont pas dissimulé les imperfections inévitables de leur œuvre, imperfections actuelles, imperfections à venir, en un domaine encore si nouveau, et appelé à se modifier. Aussi eux-mêmes ont-ils prévu

dans l'article 28 de la Convention que « chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus « tôt, deux ans après la mise en vigueur de la présente « Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle « Conférence internationale dans le but de rechercher « les améliorations qui pourraient être apportées à la « présente Convention ».

Il n'y a pas lieu de regretter ce délai de deux ans qui, soumettant la Convention à l'épreuve de l'application pratique, permettra de se rendre compte exactement des modifications nécessaires. D'ailleurs on peut espérer que, d'ici la réunion d'une nouvelle Conférence, le problème de l'assurance internationale, qui constitue la condition essentielle de l'application pratique de la Convention, sera au moins partiellement résolu. Nous savons que les membres de la Conférence de Rome ont émis le vœu, inscrit dans l'acte final de la Convention, que le C. I. T. E. J. A. examine cette question afin d'arriver, sur ce point à une entente internationale uniforme, et la 3^e Commission poursuit activement ses travaux sur ce point.

Mais, comme nous l'avons déjà indiqué, il est souhaitable qu'on n'attende pas pour ratifier (1) cette Convention, cette internationalisation qui peut être assez longue à se réaliser, d'autant que pour répondre parfaitement au but de la Convention, elle devrait s'étendre non seulement aux clauses des polices d'assurance, mais à l'organisme assureur lui-même : il serait désirable que soit créée une association internationale d'assurances pour le risque aérien dont feraient partie des assureurs de tous

(1) L'Espagne a ratifié la convention le 28 Juin 1934.

les pays, qui seraient les agents du groupe international (1). Ainsi dans chacun des Etats Contractants, l'assureur serait représenté et pourrait être cité en justice.

A l'intérêt d'une police d'assurance unique, cette organisation ajouterait donc l'avantage de mettre le tribunal du lieu de l'assureur à la portée de la victime et ainsi, au moins en ce qui concerne l'assurance, se trouverait résolu le problème de la compétence et du jeu des garanties.

*
**

Comme toute Convention de droit privé international, la Convention de Rome, même complétée, même modifiée, ne réalisera pas automatiquement l'unité réelle du droit sur la question qu'elle régit.

En effet, autre chose est l'unification du droit écrit, autre chose celle du « droit vivant » (2).

La loi n'est qu'une étape dans la vie du droit : vient ensuite l'interprétation de la loi, et, en l'absence d'une juridiction internationale, il est à craindre que les tribunaux nationaux ne créent des jurisprudences divergentes. Aussi la délégation française à la Conférence de Rome avait-elle proposé que l'on insérât dans l'acte final de la Convention une résolution confiant au C. I. T. E. J. A. « qui constitue l'expression permanente des Conférences internationales de droit privé aérien », « le « soin de donner son avis et son interprétation sur les « textes de conventions internationales de droit privé « aérien lorsqu'il en sera sollicité par l'intermédiaire

(1) En ce sens Kaftal « Liability for damages caused by aircraft on the surface » p. 116.

(2) Voir R. Demogue : « L'unification internationale du droit privé ».

« d'une administration publique ou d'un organisme international, sans qu'il soit porté atteinte au droit propre d'interprétation du pouvoir judiciaire lorsque celui-ci sera saisi d'un différend. »

C'était donner au C. I. T. E. J. A., à l'égard des Gouvernements des Etats contractants ou des organismes internationaux, un rôle analogue à celui de la Cour Permanente de Justice internationale par rapport à la Société des Nations : d'après l'article 14 du Pacte de la Société des Nations, il est permis au Conseil ou à l'Assemblée de demander à la Cour Permanente de Justice internationale des avis qui ne lient juridiquement ni ceux qui les demandent, ni même la Cour qui les donne (1).

Il n'y a là aucune emprise sur le pouvoir judiciaire, aucune atteinte à la souveraineté des Etats.

Cependant cette résolution fut repoussée. On fit valoir notamment que le C. I. T. E. J. A. ne constitue pas en réalité l'expression permanente des Conférences internationales : sa composition est différente. S'il est exact que la plupart des membres du C. I. T. E. J. A. sont aussi membres de la Conférence, il arrive cependant que certains pays délèguent à la Conférence des experts autres que ceux du C. I. T. E. J. A. (2). Et surtout les projets préparés par le C. I. T. E. J. A. ne sont pas adoptés par les Conférences internationales sans de profondes modifications. Comment les avis ou les interprétations du C. I. T. E. J. A. pourraient-ils être alors considérés comme les avis ou les interprétations des membres de la Conférence eux-mêmes ?

(1) P. V. Conférence de Rome p. 273 et suiv. intervention de M. de La Pradelle.

(2) P. V. Conférence de Rome. Intervention des Pays-Bas p. 274.

Ces objections sont exactes, mais elles n'ont pas en réalité la portée qu'on leur a donnée, puisque les avis ou les interprétations du C. I. T. E. J. A. ne lieraient jamais ceux qui les demanderaient et qu'il n'y aurait jamais obligation de demander ces avis. D'ailleurs il existe déjà en fait en d'autres domaines des organismes internationaux remplissant ce rôle : c'est ainsi que la Convention postale dans son article 22 a prévu un Bureau International de l'Union Postale universelle « chargé de recevoir, ordonner et publier les renseignements intéressant le service international des Postes, *d'émettre à la demande des parties en cause son avis sur les questions litigieuses* » (1).

La résolution proposée par la Délégation Française ne fut d'ailleurs pas absolument abandonnée, mais la Conférence se borna, d'une part, à exprimer le vœu que tous les Gouvernements représentés à la Conférence adhèrent au C. I. T. E. J. A. dans l'intérêt de l'œuvre d'unification juridique confiée à cet organisme ; d'autre part, « considérant l'intérêt pour tous les usagers de l'Aéronautique de pouvoir être, le cas échéant, éclairés sur les textes élaborés par les Conférences internationales de droit privé aérien », la Conférence « prie le C. I. T. E. J. A. d'examiner en vue de la 4^e Conférence de droit privé si, dans quelle mesure et de quelle manière, il pourra donner son avis sur l'interprétation des textes de convention » dans les conditions qui avaient fait l'objet de la proposition française.

Le principe même du rôle nouveau du C. I. T. E. J. A. n'a donc pas encore été accepté. A défaut de cette accep-

(1) R. Demogue, op. cit.

tation, il est désirable qu'une résolution analogue à celle adoptée par le C. I. T. E. J. A. à Londres en Octobre 1933 pour la centralisation et la diffusion de la documentation relative à la Convention de Varsovie, comprenant aussi bien la jurisprudence que la législation, soit prise en ce qui concerne la Conférence de Rome.

La connaissance des diverses jurisprudences qui se formeront dans les pays contractants est l'élément indispensable pour assurer, par des revisions périodiques de la Convention, l'unité du droit.

Mais il ne s'agit encore là que de l'unité du droit aérien international ; l'exploitant d'aéronef — ne l'oublions pas — reste soumis à sa loi nationale pour les dommages causés dans le pays d'immatriculation de l'aéronef, et à la loi du tribunal saisi pour les dommages causés sur le territoire d'Etats étrangers non contractants.

L'exploitant peut donc encore dans certains cas, encourir une responsabilité illimitée. Il serait du plus haut intérêt pour le développement des exploitations aériennes que cette diversité de législations applicables, qui subsiste en dehors du domaine de la Convention de Rome, disparaisse, et que, selon le vœu inscrit dans l'Acte Final de la Convention, « Les Hautes Parties Contractantes mettent leur législation interne en harmonie avec les dispositions des conventions adoptées dans les Conférences internationales de droit privé aérien ».

BIBLIOGRAPHIE

AUTEURS

- A. AMBROSINI. — Responsabilita aeronautica (Caratteristiche fondamentali). (Biblioteca di diritto aeronautico XIV. Roma 1930, IX).
- L'universalité du droit aéronautique et ses exigences sous le rapport de la législation interne. (Revue aéronautique internationale, N° 8 Juin 1933).
- Notion technico-juridique de l'aéromobile. (Revue Juridique internationale de la locomotion aérienne — Octobre 1923).
- Per un sistema del diritto aeronautico. (Rivista di diritto aeronautico 1932, X — N° I Gennaio).
- APPLETON. — Note D. 1929-III.
- BASILESCO. — La propriété de l'espace aérien et les risques créés par la navigation aérienne. Thèse. Paris, 1920.
- BESSON. — La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses. Thèse. Dijon, 1927.
- BLUM. — Les assurances aériennes. Thèse. Paris, 1930.
- CONSTANTINOFF. — Le droit aérien français et étranger.. Paris, Duchemin, 1932.
- CORTESANI. — La responsabilita nel diritto aereo (Torino, 1929).
- COUANNIER (Henry). — Les éléments créateurs du droit aérien. Paris, 1929.
- DALLANT. — Note D. 1929-2-95.
- R. DEMOGUE. — Mesures judiciaires pour éviter les dommages que les aéroplanes peuvent causer. Revue trimestrielle de droit civil 1912, p. 735.

- Traité général des obligations. Particulièrement t. III, p. 461 et suivantes et p. 487 — tome IV, p. 458 et suivantes et N° 810, t. V, p. 411 et suivantes.
- L'unification internationale du droit privé. (Paris, 1927).
- FAUCHILLE. — Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats. 1901. Paris, Pedone. Extrait de la Revue générale de droit international public, 1901, p. 414 et suivantes.
- FRAGALI. — Principii di diritto aeronautico. Padova, 1930.
- FRICOTELLE. — Aviateurs et particuliers. Thèse. Paris, 1923.
- GARDENAT ET SALMON-RICCI. — De la responsabilité civile, 1927, et particulièrement Livre VII.
- GENY. — Risques et responsabilité. Revue trimestrielle de droit civil, 1902.
- GIANNINI. — Saggi di diritto aeronautico (Milano, Soc. Ed. « Vita e Pensiero », 1932).
- GROCCO. — Le conseguenze economiche della convenzione di Roma... Rivista di diritto aeronautico, 1933-XI).
- Marg. HALLER. — Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation. (Thèse. Paris, 1926).
- HAMEL. — Le droit privé aérien dans le projet de code international de l'Air (Annales de droit commercial, 1923).
- La loi du 1^{er} Juin 1924 sur la navigation aérienne. Rousseau 1925
- HAURIUO. — Droit administratif.
- IHERING. — La faute en droit privé.
- IMBRECQ. — Les accidents de la locomotion et la jurisprudence nouvelle (Paris).
- Garanties nécessaires. (Revue juridique internationale de la locomotion aérienne. Juillet-Août-Septembre 1926).
- JOSSERAND. — Les transports (Paris, 1926), p. 1097...
- La loi du 31 Mai 1924 et le droit commun de la responsabilité (Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, 1926, p. 140).
- Note D. 1913-II-177.
- A. KAFTAL. — Le régime des assurances dans les transports aériens internationaux (Droit aérien. Oct.-Nov.-Déc. 1931).

- La responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface. Sirey, 1933. Extrait de la Revue trimestrielle de droit civil, N° 3, 1933.
- The problem of liability for damages caused by aircraft on the surface (Reprinted from the Journal of Air Law, vol, 5. N°s 2 et 3, April and July 1934).
- R. KINGSLEY ET S. E. GATES. — Liability to persons and property on the ground (Journal of Air Law, October 1933).
- A. DE LA PRADELLE. — L'origine de la maxime « *cujus solum ejus cœlum* » (Revue générale de droit aérien, 1933, N° 2).
- LALOU. — La responsabilité civile, Paris, 1926.
- Note D. 1914-2-193.
- LEBLANC. — La navigation aérienne au point de vue du droit civil. (Thèse. Paris, 1924).
- LE GALL. — Quelques expériences récentes en matière d'assurance obligatoire (Revue générale de droit aérien. Janv.-Fév.-Mars 1929).
- Le droit public français et la réparation des dommages causés par les aéronefs d'Etat. (Revue de droit aérien, 1930; p. 617).
- LE GOFF. — Traité théorique et pratique de droit aérien (Paris — Dalloz, 1934).
- A. D. MAC NAIR. — The law of the air (London, 1932).
- S. MARINO. — La responsabilita extracontrattuale aeronautico nella giurisprudenza italiana. (Rivista di diritto aeronautico, 1932, X, t. I, Gennaio).
- MASCHINO. — La condition juridique du personnel aérien. (Thèse, Paris, 1930).
- G. D. NOKES ET H. P. BRIDGES. — The law of aviation. 1930.
- OSTERHOUT. — The doctrine of *res ipsa loquitur* as applied to aviation (Air Law Review, t. II).
- NICOLAY. — Le code de l'Air (Clunet, 1924).
- M. PICARD. — Pour une loi sur les accidents d'automobiles. Revue générale des assurances terrestres, 1931.
- E. PITTARD. — Le problème de la responsabilité en droit aérien. (Des zeitschrift für Schweizerisches Recht, 1931).
- PLANIOL-RIPERT. — Traité de droit civil, tome 6 et particulièrement N°s 706 à 709 ; tome 11, N° 1358 à 1367.

PROCHASSON. — Le risque de l'Air. 1931.

G. RIPERT. — De l'exercice du droit de propriété dans ses rapports avec les propriétés voisines. Thèse, 1902.

— L'exercice des droits et la responsabilité civile — 1906.

— Examen doctrinal de jurisprudence civile. (Revue critique de législation et de jurisprudence, 1907).

— L'état actuel du droit aérien. (Journal de droit international, 1923, p 775).

— Traité de droit maritime.

— La règle morale dans les obligations civiles. Paris, 1927.

— Projet de loi sur la navigation aérienne, rapport présenté à la Société d'Etudes législatives — (Bulletin de la Société d'Etudes législatives, 1921, p. 261 et suiv. Tirage à part de ce rapport, Rousseau, 1922).

— L'unification du droit aérien (Revue générale de droit aérien, 1932, t. I, N° 2).

— Assurances et aviation (Revue juridique internationale de la locomotion aérienne. Juillet-Août-Septembre 1925).

— La force majeure dans les transports aériens. (Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, Janvier-Février-Mars 1928).

— Note D. 1927-I-99.

SAUZE. — Responsabilité en matière d'aviation. Thèse. Paris, 1916.

SAVATIER. — Note D. 1931-I-49.

SAVOIA. — La responsabilita civile del vettore aereo. Roma, 1928.

R. SCHLEICHER. — Luftverkergegesetz. Berlin, 1933.

E. SUDRE. — Responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef (Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, Mai 1922).

TEISSEIRE. — Essai d'une théorie générale sur le fondement de la responsabilité. Thèse. Aix, 1901.

TISSOT. — De la responsabilité en matière de navigation aérienne. Thèse. Paris, 1925.

WALINE. — Note D. 1923, 9° cahier mensuel, p. 57 et suiv.

DOCUMENTS

- I. — Travaux parlementaires relatifs à la loi du 31 Mai 1924 :
Rapport de M. BAZIRE fait à la Chambre sur le projet de loi, séance du 19 Mai 1921. — Documents parlementaires, annexe N° 2649.
Rapport de M. VALLIER au Sénat sur le projet de loi adopté par la Chambre. J. O. Juin-Déc. 1923, p. 1727.
Rapport de M. FLANDIN fait à la Chambre sur le projet adopté avec modification par le Sénat. Séance du 25 Janvier 1924. J. O. p. 230, annexe 7040.
Discussion relative au projet de loi sur la navigation aérienne. Bulletin de la Société d'Etudes législatives, 1921, p. 323 et suiv.
- II. — Documents du Comité international technique d'Experts juridiques aériens.
Comptes rendus des 1^{re}, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e, 8^e sessions du C. I. T. E. J. A.
Comptes rendus des réunions de la 3^e commission.
Rapports de MM. AMBROSINI et VIVENT. Textes des avant-projets de convention.
Propositions et observations des délégations.
Procès-verbaux de la III^e Conférence internationale de droit privé aérien et Documents soumis à cette Conférence.
Texte des Conventions de Rome, de la Convention de Varsovie et de l'avant-projet de Convention sur l'abordage aérien.
- III. — Comité maritime international — Commission de Paris du 29 Avril 1934.

REVUES

- Air Law Review (New-York).
Archiv für Luftrecht (Königsberg).
The journal of air law (Chicago).
Revue aéronautique internationale (Paris).
Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, 1910 à 1929, devenue en 1929 le Droit Aérien.
Revue générale de Droit Aérien, fondée en 1932.
Rivista di diritto aeronautico (Rome).

Revue de droit maritime comparé (tome 15).

Revue générale des assurances terrestres 1931.

ABREVIATIONS

A. L. R. — Air law Review.

C. I. T. E. J. A. — Comité international technique d'Experts juridiques aériens.

R. J. I. L. A. — Revue juridique internationale de la locomotion aérienne.

Riv. dir. aer. — Rivista di diritto aeronautico.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	7
--------------------	---

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — Le droit commun de la responsabilité et la navigation aérienne	13
---	----

PREMIERE PARTIE

Les lois aériennes nationales

CHAPITRE PREMIER. — *Les Principes*

Section I. — Les lois qui fondent la responsabilité sur le principe du risque :

France	27
Allemagne	37
Etats-Unis	40
Grande-Bretagne	43
Suisse	47
Autres lois (Bulgarie, Chili, Finlande, Turquie, Salvador, Suède, U. R. S. S., Yougoslavie)	48

Section II. — Les lois qui fondent la responsabilité sur la présomption de faute :

Tchécoslovaquie	49
Mexique	50
Autriche	51
Pologne	53

Section III. — Loi qui fonde la responsabilité sur la faute :	
Italie	54
CHAPITRE II. — <i>Les conditions de la responsabilité</i>	
Section I. — L'influence de la faute de la victime sur son droit à réparation	61
Loi française	61
Lois étrangères	71
Section II. — Les personnes responsables :	
1°) La responsabilité des membres de l'équipage ..	73
A) Loi française	73
B) Lois étrangères	76
2°) La responsabilité du passager auteur d'un dommage	77
A) Loi française	77
B) Lois étrangères	78
3°) La responsabilité du propriétaire, de l'exploitant, du détenteur de l'aéronef	79
A) Loi française	79
B) Lois étrangères	98
Section III. — L'instrument du dommage :	
Loi française	103
Lois étrangères	105
Section IV. — Le fait dommageable :	
1°) Le survol des propriétés	108
A) Loi française	108
B) Lois étrangères	120
2°) Les « évolutions » de l'aéronef	121
A) Loi française	121
B) Lois étrangères	126
3°) L'atterrissage	127
4°) Le jet	132

Section V. — Les tiers :

Loi française	137
Lois étrangères	141

Section VI. — L'action en responsabilité :

Loi française	142
1°) Compétence	142
2°) Prescription	144
Lois étrangères	144
1°) Compétence	144
2°) Prescription	145

Section VII. — La responsabilité de l'Etat :

France	146
--------------	-----

DEUXIEME PARTIE

La Convention Internationale

CHAPITRE PREMIER. — *L'unification des règles de droit aérien*

Section I. — Nécessité de cette unification	155
---	-----

Section II. — L'élaboration de la Convention de Rome	161
--	-----

CHAPITRE II. — *Principes de la Convention*

Section I. — Le principe de la responsabilité	174
---	-----

Section II. — L'étendue de la responsabilité	176
--	-----

A) La limitation de la responsabilité	176
---	-----

B) La responsabilité illimitée	188
--------------------------------------	-----

C) Le dommage consécutif à une collision d'aéro- nefs et l'étendue de la responsabilité	194
--	-----

Section III. — Les garanties	199
------------------------------------	-----

A) Les systèmes prévus par la Convention	199
---	-----

1°) L'assurance	207
-----------------------	-----

2°) Le dépôt en espèces et la garantie de banque	208
--	-----

3°) Mise en œuvre pratique de ces systèmes de garanties	211
--	-----

B) La valeur respective de ces trois formes de garanties	211
C) Affectation spéciale des sûretés et droit de préférence de la victime	212
D) La saisie conservatoire	213

CHAPITRE III. — *Les conditions de la responsabilité*

Section I. — Les personnes responsables	215
Section II. — L'instrument du dommage	222
Section III. — Le fait dommageable	223
A) Que faut-il entendre par « aéronef en vol » ? ..	223
B) La nature du dommage — Le survol	225
Section IV. — Les tiers à la surface	228
Section V. — L'action en responsabilité	232
A) Compétence	232
B) L'exercice de l'action et la limitation de la responsabilité	236
C) Prescription	240
Section VI. — Le domaine d'application de la Convention	241
CONCLUSION : En quelle mesure l'unification est-elle actuellement réalisée ?	244

Vu : Le Président de la thèse,
G. RIPERT

Vu : Le Doyen,
E. ALLIX

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Recteur de l'Université de Paris,
S. CHARLÉTY

Imprimerie Rapide du Centre — Issoudun (Tél. 32)

